

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID
FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA



TESIS DOCTORAL

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización. Buenos Aires y Ciudad de México

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR

PRESENTADA POR

Pedro Conrado Sonderéguer Calveyra

Director

Roberto Fernández

Madrid, 2016



UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID
INSTITUTO UNIVERSITARIO DE INVESTIGACIÓN
ORTEGA Y GASSET

Programa de Doctorado

AMÉRICA LATINA CONTEMPORÁNEA

Título de la Tesis Doctoral

**LAS CIUDADES DE HISPANOAMÉRICA COMO SISTEMA URBANO. ANÁLISIS
DE FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES EN EL ESCENARIO DE LA
GLOBALIZACIÓN. BUENOS AIRES Y CIUDAD DE MÉXICO.**

Doctorando

PEDRO C. SONDERÉGUER

Director de la Tesis

**DR. ROBERTO FERNÁNDEZ
UNIVERSIDAD NACIONAL DE BUENOS AIRES
UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA**

Madrid, 2015

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

ÍNDICE

ÍNDICE.....	3
RESUMEN EN ESPAÑOL.....	5
RESUMEN TESEO.....	9
RESUMEN EN INGLÉS / ENGLISH SUMMARY.....	13
INTRODUCCIÓN.....	19
I.- ULISES CRIOLLO.....	27
II.- LA TRADICIÓN URBANA EN HISPANOAMÉRICA.....	35
III.- LA CAMPAÑA Y LA CIUDAD.....	49
IV.- LOS AÑOS SESENTAS. LA INTELIGENCIA CIEGA.....	65
V.- HISTORICIDAD DEL PENSAMIENTO URBANO HISPANOAMERICANO.....	83
VI.- BUENOS AIRES. GEOGRAFÍA E HISTORIA.....	97
VII.- BUENOS AIRES. AUTONOMÍA.....	133
VIII.- CIUDAD DE MÉXICO. GEOGRAFÍA E HISTORIA.....	155
IX.- CIUDAD DE MÉXICO. LA EXPERIENCIA DEMOCRÁTICA.....	183
X.- CONCLUSIONES.....	191
XI.- BIBLIOGRAFÍA.....	213
XII. ANEXO CARTOGRÁFICO.....	221

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

RESUMEN EN ESPAÑOL

Programa Doctorado América Latina Contemporánea

Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset / UCM

Las ciudades de Hispanoamérica entendidas como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización. Buenos Aires y Ciudad de México

Pedro C. Sonderéguer / Marzo 2015

El tema central del trabajo es la perdurabilidad de la tradición urbana desarrollada en América Latina sobre la base del sistema urbano construido en las primeras décadas del siglo XVI por los españoles para organizar el territorio, sistema que comprende desde los comienzos las principales ciudades de América española e integra hoy el conjunto de las capitales de los países hispanoamericanos.

Este sistema urbano se consolidó durante la Colonia (siglos XVI al XVIII) y sobrevivió a tres grandes cambios: a) fue renovado a comienzos del siglo XIX, cuando las principales ciudades hispanoamericanas conducen la Revolución de Independencia y las ciudades conservan su primacía y dominio territorial en las nuevas jurisdicciones emanadas de la Independencia; b) se replantea a fines del siglo XIX, en un proceso de la integración con la economía mundial, acompañando la consolidación de los estados nacionales, en un dramático cambio de escala que transforma profundamente los territorios latinoamericanos; c) actualmente, en un proceso iniciado en el último tercio del siglo XX, cuando las ciudades inician un nuevo modo de interacción en el territorio regional y en el escenario global, muchas veces por encima de las jurisdicciones heredadas del estado nacional.

El trabajo, enfocado al caso de las dos principales ciudades hispanoamericanas --Buenos Aires y Ciudad de México-- describe el momento en que esa tradición urbana se apaga, hacia la década de 1960, en el mismo período en que América Latina inicia el camino de su definitiva urbanización, las poblaciones devienen mayoritariamente urbanas en todos los países del continente y las grandes ciudades dominan el escenario (especialmente México y Buenos Aires, las dos ciudades de habla española más pobladas, ricas y complejas).

Se inicia entonces el proceso de globalización que acentuará el protagonismo y poder de las ciudades en el escenario mundial, pero en América Latina, bajo el influjo de las corrientes de la geografía y sociología urbana entonces de moda, aplicadas desde las metrópolis del hemisferio norte al estudio de América del Sur con prescindencia de su particular tradición de organización del territorio, la atención se dirigirá a la cuestión campo-ciudad. Un período de intensa urbanización y concentración económica en las ciudades se desarrolla mientras en América Latina la teoría urbana se estanca.

La mayor parte de la población latinoamericana vive hoy en ciudades. Dos de las más grandes ciudades del mundo (con más de 20 millones de habitantes cada una) están en la región --San Pablo y México- y el resto del sistema urbano parece dirigirse a la formación de inmensas conglomeraciones que concentran parte decisiva de las riquezas de sus respectivos países, en una proporción nunca antes conocida. Esto está cambiando radicalmente una relación entre ciudad y territorio -basada en cierto equilibrio y tensión entre ciudad y campo- que históricamente orientó el desarrollo y el modo de vida latinoamericanos. Esta verdad evidente no ha logrado todavía permear aspectos esenciales de la práctica política --podría decirse también del imaginario político- latinoamericano, que en muchos caso tiene grandes dificultades para pensar la ciudad contemporánea y su función en el escenario global. Esto ocurre mientras, de manera acelerada, los cambios en los flujos comerciales mundiales afectan dramáticamente a las ciudades porque impactan de manera directa en sus grandes

infraestructuras de transporte y modifican el conjunto del espacio construido: estructura urbana, vialidades, equipamientos.

Dos procesos son particularmente estudiados con detalle: la evolución de la Ciudad de México hacia 1997, cuando al crecimiento urbano señalado se suma una renovación política que pone en marcha la elección democrática de sus gobernantes, en un proceso del que emerge el primer gobierno electo de la ciudad de México (integrado en casi su totalidad por miembros de la SIAP -Sociedad Inter Americana de Planificación), y la evolución de la Ciudad de Buenos Aires, que casi al mismo tiempo, en 1996, produce su propio proceso de elección democrática de gobierno, acompañado por una reforma estatuyente que proclama la autonomía del área federal, correspondiente a la antigua Capital Federal.

El estudio analiza la evolución de ambos procesos y las oportunidades de crecimiento y expansión económica de las ciudades. En los dos casos se describe la transformación de rasgos históricos de la estructura urbana, las características de la centralidad de las ciudades, y las dificultades que enfrenta la concepción de un proyecto urbano de desarrollo a largo plazo, atento a las nuevas condiciones de la economía mundial.

La hipótesis del estudio sostiene que los rasgos generales del escenario global son favorables a las ciudades, entendidas como puestos de mando territorial, a condición de renovar y a la vez ampliar sus rasgos históricos de conformación morfológica, infraestructura productiva y de transporte y herramientas jurídicas de gobernabilidad. Con esas condiciones, la pertenencia a un sistema urbano histórico de arraigo territorial puede ser una herramienta favorable frente a las presiones y exigencias de la economía mundial.

Una serie de preguntas retóricas orientan la reflexión y el análisis: ¿En qué momento la política latinoamericana consolidó su separación entre discurso y hecho urbano?, ¿En qué momento el

análisis comenzó a ser más un discurrir auto-referido que una formulación de problemas, prioridades y propuestas para la optimización del funcionamiento de la ciudad?, ¿Por qué la ciudad latinoamericana no ha sabido tomar plenamente la oportunidad que le ofrecían los nuevos escenarios globales?, ¿Por qué se han cumplido acá las peores condiciones del desarrollo neoliberal (concentración, exclusión) cuando, al mismo tiempo, la ciudad latinoamericana ha visto crecer su economía y cuenta con la tradición y las herramientas necesarias para reelaborar los mecanismos de distribución?, ¿Hasta qué punto ese desconocimiento del territorio --ignorancia de sus lógicas funcionales, de su sentido simbólico, de su evolución morfológica y de la imbricación de sus rasgos formales con la vida de sus habitantes-- determinó la suerte de las políticas de las décadas del 1960-1970? Una segunda línea de reflexión recorre el texto y es sostenida por comentarios paralelos a la argumentación principal y en las notas al pie de página: las condiciones y rasgos centrales de la actividad política urbana en las décadas 1960-1970.

RESUMEN TESEO

Pedro C. Sonderéguer

Pasaporte Argentino: AAA976307

Las ciudades de Hispanoamérica entendidas como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización. Buenos Aires y Ciudad de México

Palabras clave: Hispanoamérica. Modernidad. Ciudad. Territorio. Memoria. Proyecto.

Urbanización. Independencia. Revolución. Globalización

El trabajo aborda la perdurabilidad de la tradición urbana desarrollada en América sobre la base de las ciudades construidas en el siglo XVI por España. Hazaña de la modernidad española, este sistema comprende hoy el conjunto de las capitales de los países hispanoamericanos.

Este sistema urbano se consolidó durante la Colonia y sobrevivió a tres grandes cambios: a) la Revolución de Independencia; b) la integración a la economía mundial a fines del siglo XIX; c) el proceso iniciado a fines del siglo XX, cuando las ciudades renuevan su interacción en el escenario global.

El trabajo aborda el momento en que esa tradición urbana se apaga, hacia 1960, en inesperada e inadvertida coincidencia con la definitiva urbanización del continente. La globalización acentuará el protagonismo de las ciudades, pero en América Latina las ciencias sociales dirigirán su atención al estudio de los márgenes y la teoría urbana se estancará. La práctica política seguirá ese camino y una mirada miope y sesgada ignorará durante décadas la transformación urbana. Inteligencia ciega: la ciudad vivirá una Revolución que la desconoce.

La mayor parte de la población latinoamericana vive hoy en ciudades y el sistema urbano parece dirigirse a la formación de conglomeraciones que concentran la riqueza en una proporción nunca antes conocida. Esto está cambiando la relación entre ciudad y territorio que históricamente orientó el modo de vida latinoamericano, pero no ha logrado todavía permear aspectos esenciales de la práctica y el imaginario políticos latinoamericanos, que tienen grandes dificultades para pensar la ciudad en el escenario global.

Dos casos son abordados: la Ciudad de México en 1997, cuando una renovación política desemboca en la elección democrática de su gobierno y Buenos Aires en 1996, donde un proceso semejante es acompañado por una reforma estatuyente que proclama la autonomía de la Capital Federal.

El estudio analiza la evolución de las dos ciudades y describe la transformación de rasgos históricos de su estructura urbana y las dificultades que enfrenta el proyecto urbano frente a las nuevas condiciones de la economía mundial.

El estudio sostiene que los rasgos generales del escenario global son favorables a las ciudades, a condición de renovar sus rasgos históricos de conformación morfológica, infraestructura productiva y de transporte y herramientas jurídicas de gobernabilidad. La pertenencia a un sistema urbano histórico de arraigo territorial puede ser una herramienta favorable frente a las exigencias de la economía mundial.

Una serie de preguntas retóricas orientan la reflexión: ¿En qué momento la política latinoamericana consolidó su separación entre discurso y hecho urbano? ¿En qué momento el análisis comenzó a ser más un discurrir auto-referido que una formulación de problemas, prioridades y propuestas para la optimización del funcionamiento de la ciudad? ¿Por qué la ciudad latinoamericana no ha sabido tomar plenamente la oportunidad que le ofrecían los

nuevos escenarios globales? ¿Por qué se han cumplido acá las peores condiciones del desarrollo (concentración, exclusión) cuando la ciudad latinoamericana ha visto crecer su economía y cuenta con la tradición y las herramientas necesarias para reelaborar los mecanismos de distribución? ¿Hasta qué punto ese desconocimiento de la evolución del territorio -de sus lógicas funcionales y su integración en el sistema global- determinó la suerte de las políticas implementadas? Una segunda línea de reflexión recorre el texto: las condiciones y rasgos centrales de la actividad política urbana en las décadas 1960-1970.

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

RESUMEN EN INGLÉS / ENGLISH SUMMARY

The Cities of Hispanic-America Understood as an Urban System. Analysis of Strengths and Opportunities in the Globalization Scenario. Buenos Aires and Mexico City

Universidad Complutense de Madrid -Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset

Pedro C. Sonderéguer

The central topic of the paper is the endurance of urban tradition developed in Latin-America on the basis of the urban system built on the early decades of the 16th century by the Spaniards in order to organize the territory, a system which comprises from the early days of the main cities of Spanish America and presently integrates the capitals of Hispanic-American countries.

This urban system became established during the Colony (16th to 18th centuries) and survived three great changes: a) it was renewed in the early 19th century, when the main Hispanic-American cities conducted the Independence Revolution and the cities preserved their primacy and territorial control in the new jurisdictions that arose from the Independence; b) it raised again towards the end of the 19th century, in a process of integration with the world economy, accompanying the creation of the nation states, in a dramatic change of scale that deeply transformed Latin-American territories; c) currently, in a process that began in the last third of the 20th century, when the cities started a new mode of interaction in the regional territory and in the global scenario, often above the jurisdictions inherited from the nation state.

The paper, focused on the case of the two main Hispanic-American cities –Buenos Aires and Mexico City– describes the moment in which this urban tradition faded, in a paradoxical and difficult to explain manner, towards the decade of 1960, in the same period in which Latin-America set on the road towards its definitive urbanization, populations became mostly urban

in all countries in the continent, and the great cities dominated the scene (specially Mexico City and Buenos Aires, the two most populated, rich and complex Spanish-speaking cities).

The globalization process thus began, which would accentuate the leading role and power of cities in the global scenario; but in Latin-America, under the influence of the Cuban Revolution and of the geography and sociology movements that were trending at the time, applied from the metropolis of the northern hemisphere to the study of South America, disregarding its particular territorial organization tradition, the attention was directed towards the city-country issue and the local reinterpretations of dependence theory. A period of intense urbanization and economic concentration took place while, in Latin-America, urban theory became stagnant.

Most of the Latin-American population lives in cities nowadays. Two of the largest cities in the world (with more than 20 million inhabitants each) are in the region –São Paulo and Mexico City–, and the rest of the urban system seems to head towards the formation of immense conglomerations that concentrate a decisive part of the riches of their respective countries in an unprecedented proportion. This is radically changing a relation between city and territory – based on a certain balance and tension between city and country– that historically had guided Latin-American development and lifestyle. This evident truth has not yet managed to pervade essential social aspects of Latin-American practical politics –one could also say this about political imaginary– which often maintain a rural vision of the scenario and have great difficulties in thinking of the contemporary city and its function in the global scenario. This takes place while, in an accelerated manner, changes in global commercial flows affect cities dramatically, making a direct impact on its large transport infrastructures (ports, railways, airports) and modify the complex of the developed area: urban structure, roads, facilities. While in some spheres byzantine discussions on globalization take place, trucks with containers that come from the farthest ports in the world pass through the city's peripheral neighborhoods every day.

Two processes are particularly studied in detail: the evolution of Mexico City around 1997, when, to the aforementioned growth, was added the putting in place of a political renewal that implemented the democratic election of its leaders by popular voting, in a process from which the first elected government of Mexico City (comprised almost entirely by members of the SIAP -Inter-American Planning Association) arose; and the evolution of the City of Buenos Aires, that at almost the same time, in 1996, produced its own democratic government election process, accompanied by a statutory reform that proclaimed the autonomy of the federal area corresponding to the old Federal Capital.

The study criticizes the evolution of both processes and characterizes the loss of growth and economic expansion opportunities, especially in the case of Buenos Aires, in which the attention resulting from the autonomy caused the loss of control over its port, failure to seize opportunities to renew its infrastructures and contributed to the loss of regional importance as a port city. Both cases describe the transformation of historical urban structure features, the features of centrality in cities, and the difficulties faced by the creation of a long-term urban development project focused on the new conditions of world economy.

The hypothesis of the study holds that the general features of the global scenario are favorable for cities, understood as territorial command centers, under the condition of both renewing and widening their historical features in morphological arrangement, productive and transport infrastructure, and legal governance tools. Under these conditions, belonging to a historical urban territorial settlement system can be a favorable tool in facing the pressures and demands of global economy.

A series of rhetorical questions guide reflection and analysis, developed following a style that recalls the fragmentary manner of essay writing: When did Latin-American politics achieve its separation between urban discourse and fact?; when did analysis start being more of a self-referred reasoning than a formulation of problems, priorities, and propositions for the

optimization of the functioning of the city?; why did Latin-American cities not know how to fully seize the opportunity offered by the new global scenarios?; why have the worst conditions of neoliberal development (concentration, exclusion) not been met here when, at the same time, Latin-American cities have seen their economy grow and have the traditions and tools necessary to redevelop distribution mechanisms?; to what extent does this lack of knowledge of the territory –ignorance of its fundamental logics, of its symbolic sense, of its morphologic evolution, and of the interweaving of its formal features with the life of its inhabitants– determined the failure of the policies of the decades of 1960-1970? A second line of reflection runs along the text and is held up by comments parallel to the main argument and on the footnotes: the central conditions and features of urban political activity in the decades of 1960-1970.

The paper is comprised of an Introduction, and a Chapter I: Ulises criollo, which presents the general lines of study and the main governing ideas, followed by eight chapters. Chapter II: Urban Tradition in Latin-America, describes the basic guidelines of this movement of thought, which grants the city an essential leading role in the conduction of modernization processes of Latin-American societies. Chapter III: The Campaign and the City, presents the basic elements of that classical opposition in Latin-America (Civilization and Barbarism, and Domingo F. Sarmiento in the 19th century; Cuban Revolution in the 20th century). Chapter IV: The Sixties. Blind Intelligence, develops one of the central ideas of the study, from texts of Oscar Terán, Régis Debray and others: the deployment of an interpretation of the Latin-American processes which ignores the ongoing evolution in the cities, an evolution destined to change all variables and, consequently, all diagnostics and policies in the region. Chapter V: Historicity of Hispanic-American Thinking, on the basis of the last chapter, it places this conflict in a historical viewpoint, in relation to the issue of Modernity and its reception in the Hispanic-American sphere. The following four chapters present the cases of Buenos Aires and Mexico City, addressing first, for each city, its main geographic and historical features, and then, the process of the nineties (civic election of authorities, impact of the globalizing process in the city). Chapter VI: Buenos Aires. Geography and History; Chapter VII: Buenos Aires. Autonomy;

Chapter VIII: Mexico City. Geography and History; Chapter IX: Mexico City. The Democratic Experience. The paper closes with a chapter of Conclusions. There is a cartographic Appendix with plans of Buenos Aires and Mexico City.

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

INTRODUCCIÓN

*La ciudad lanza sus cadenas al río y vacía de sí misma,
de su carga de sangre, de su carga de tiempo, reposa
hecha un ascua, hecha un sol en el centro del torbellino.
El presente la mece.*

Todo es presencia, todos los siglos son este Presente.

Octavio Paz, La estación violenta (1948-1957)¹

1.- La idea de un retorno de la ciudad al primer plano del escenario global, en un proceso concomitante con la pérdida relativa de poder de los estados nacionales, comenzó a circular con creciente frecuencia desde fines del siglo pasado y dio lugar a una serie de trabajos sobre la cuestión urbana, que en general alertaron sobre el renovado protagonismo de las ciudades en el mundo y sobre las transformaciones de la centralidad que acompañaban la revolución tecnológica de las comunicaciones y el transporte. Las ciudades, puede decirse, han sido en efecto subestimadas, cuando no ignoradas, durante buena parte del siglo XX por la literatura política, más preocupada por la cuestión centro-periferia, o la cuestión rural y otras manifestaciones de la lucha por el poder. Y si ese es en buena medida el panorama general, en América Latina la cuestión ha sido más grave. Si el desencuentro entre la política y la Ciudad (entre la Revolución y la Ciudad), en el siglo de la definitiva urbanización, es, por lo menos, un error, en el caso de América Latina este error es una tragedia. En América Latina, durante largo tiempo, conformando una tradición que se reconocía en la imagen de la Revolución Francesa pero se remontaba lejos en la memoria histórica de las autonomías municipales, el progreso social fue hijo de la ciudad. Sobre ese pensamiento se construyeron las bases de las naciones americanas. En el siglo XIX, la Revolución de Independencia

¹ PAZ, OCTAVIO: fragmento del poema "Fuente", que integra "La estación violenta", publicado en "Libertad bajo palabra"(1935-1957), Ed.Cátedra, Madrid, 1998, pág.309

Iberoamericana se hizo desde las ciudades. Poco después, a pesar de ese comienzo auspicioso, inesperadamente, el siglo XX asistirá a la caída de la tradición urbana en el pensamiento latinoamericano. Hecho insólito en un continente que vivió, en ese mismo período, el mayor proceso urbanizador de su historia. Si las utopías socialistas del XIX alimentaron la búsqueda de un nuevo orden urbano, durante el siglo XX la ciudad latinoamericana asistió a una revolución que la ignoraba. Este drama, en un mundo definitivamente urbano, tuvo sus consecuencias: el reclamo social confinó la reflexión territorial al estudio de los márgenes y descuidó la visión global de la ciudad.

2.- El tema central de este trabajo es la perdurabilidad de la tradición urbana desarrollada en América Latina sobre la base del sistema urbano construido en las primeras décadas del siglo XVI por los españoles para organizar el territorio, sistema que comprende desde los comienzos las principales ciudades de América española e integra hoy el conjunto de las capitales de los países hispanoamericanos. Este sistema urbano se consolidó durante la Colonia (siglos XVI al XVIII) y sobrevivió a tres grandes cambios: a) fue renovado a comienzos del siglo XIX, cuando las principales ciudades hispanoamericanas conducen la Revolución de Independencia y las ciudades conservan su primacía y dominio territorial en las nuevas jurisdicciones emanadas de la Independencia; b) se replantea a fines del siglo XIX, en un proceso de la integración con la economía mundial, acompañando la consolidación de los estados nacionales, en un dramático cambio de escala que transforma profundamente los territorios latinoamericanos; c) actualmente, en un proceso iniciado en el último tercio del siglo XX, cuando las ciudades inician un nuevo modo de interacción en el territorio regional y en el escenario global, muchas veces por encima de las jurisdicciones heredadas del estado nacional.

3.- Enfocado al caso de las dos principales ciudades hispanoamericanas --Buenos Aires y Ciudad de México-- este trabajo aborda el momento en que esa tradición urbana se apaga, de manera paradójica y difícilmente explicable, hacia la década de 1960, en el mismo período

en que América Latina inicia el camino de su definitiva urbanización, las poblaciones devienen mayoritariamente urbanas en todos los países del continente y las grandes ciudades dominan el escenario (especialmente Ciudad de México y Buenos Aires, las dos ciudades de habla española más pobladas, ricas y complejas). Se inicia en esos años el proceso de globalización que acentuará el protagonismo y poder de las ciudades en el escenario mundial, pero en América Latina, bajo el influjo de la Revolución Cubana y de las corrientes de la geografía y sociología urbana entonces de moda, aplicadas desde las metrópolis del hemisferio norte al estudio de América del Sur con prescindencia de su particular tradición de organización del territorio, la atención se dirigirá a la cuestión campo-ciudad y a reinterpretaciones locales de la teoría de la dependencia. Un período de intensa urbanización y concentración económica en las ciudades se desarrolla mientras en América Latina la teoría urbana se estanca: ¿en qué momento la política latinoamericana comenzó a ser más un discursar auto-referido que una formulación de problemas, prioridades y propuestas para la optimización del funcionamiento de la ciudad (en todas sus áreas de influencia)? Una serie de cuestiones integran la respuesta a estas preguntas: cuestiones de prácticas políticas, sin duda, y, también, persistencia de un saber habituado a un aislamiento de gabinete, cerrado a las transformaciones territoriales (es decir: geográficas, históricas, políticas) que acompañan a los cambios económicos. Lo que ha llevado, en el caso de las políticas urbanas, a una acumulación de saberes compartimentados (práctica política/ experiencia urbanística/ conocimiento económico), con grandes dificultades para integrar las transformaciones urbanas necesarias en políticas públicas explícitas. ¿Hasta qué punto, en fin, ese desconocimiento del territorio –ignorancia de sus lógicas funcionales, de su sentido simbólico, de su evolución morfológica y de la imbricación de sus rasgos formales con la vida de sus habitantes- determinó el destino de la política latinoamericana? En ese proceso de profundas transformaciones no es tanto la ciudad la que está en crisis, sino nuestra propia capacidad para entender los cambios y generar las herramientas necesarias para enfrentarlos y conducirlos. Se trataba, así, de abrir el estudio a la realidad urbana.

4.- La mayor parte de la población latinoamericana vive hoy en ciudades. Dos de las más grandes ciudades del mundo (con más de 20 millones de habitantes cada una) están en la región –San Pablo y México- y el resto del sistema urbano parece dirigirse a la formación de inmensas conglomeraciones que concentran parte decisiva de las riquezas de sus respectivos países, en una proporción nunca antes conocida. Esto está cambiando radicalmente una relación entre ciudad y territorio -basada en cierto equilibrio y tensión entre ciudad y campo- que históricamente orientó el desarrollo y el modo de vida latinoamericanos. Esta verdad evidente no ha logrado todavía permear aspectos esenciales de la práctica política –podría decirse también del imaginario político- latinoamericano, que en muchos casos mantiene una visión rural del escenario y tiene grandes dificultades para pensar la ciudad contemporánea y su función en el escenario global. Esto ocurre mientras, de manera acelerada, los cambios en los flujos comerciales mundiales afectan dramáticamente a las ciudades porque impactan de manera directa en sus grandes infraestructuras de transporte (puertos, ferrocarriles, aeropuertos) y modifican el conjunto del espacio construido: estructura urbana, vialidades, equipamientos. Mientras en algunos ámbitos se desarrollan discusiones bizantinas sobre la globalización, por los barrios periféricos de la ciudad pasan todos los días camiones con contenedores que provienen de los puertos más alejados del mundo. Dos procesos son particularmente reveladores: la evolución de la Ciudad de México hacia 1997, cuando al crecimiento urbano señalado se le suma una renovación política que pone en marcha la elección de sus gobernantes por votación popular, que consagra así el primer gobierno electo de la ciudad de México (integrado en casi su totalidad por miembros de la SIAP -Sociedad Inter Americana de Planificación), y la evolución de la Ciudad de Buenos Aires, que casi al mismo tiempo, en 1996, produce su propio proceso de elección democrática de gobierno, acompañado por una reforma estatuyente que proclama la autonomía del área federal, correspondiente a la antigua Capital Federal. En los dos casos se describe la transformación de rasgos históricos de la estructura urbana, las características de la centralidad de las ciudades, y las dificultades que enfrenta la concepción de un proyecto urbano de desarrollo a largo plazo, atento a las nuevas condiciones de la economía mundial. Proyecto que debería estar en la primera línea de la agenda, porque reflexionar sobre su evolución es reflexionar sobre el conjunto del territorio. Destino que conviene establecer y discutir cuanto antes:

consistencia de las propuestas técnicas, definición de roles, concierto de actores, optimización de los mecanismos de consulta. Hay una relación directa entre proyecto nacional, proyecto territorial y proyecto urbano: la ciudad expresa siempre el proyecto socioeconómico heredado tanto como el proyecto en construcción. La ciudad heredada y, al mismo tiempo, la ciudad deseada.

5.- La hipótesis del estudio sostiene que los rasgos generales del escenario global son favorables a las ciudades, entendidas como puestos de mando territorial, a condición de renovar y a la vez ampliar sus rasgos históricos de conformación morfológica, infraestructura productiva y de transporte y herramientas jurídicas de gobernabilidad. Con esas condiciones, la pertenencia a un sistema urbano histórico de arraigo territorial puede ser una herramienta favorable frente a las presiones y exigencias de la economía mundial. Una serie de preguntas retóricas orientan la reflexión y el análisis, desarrollado siguiendo un estilo que evoca el modo fragmentario del ensayo: ¿En qué momento la política latinoamericana consolidó su separación entre discurso y hecho urbano?, ¿En qué momento el análisis comenzó a ser más un discurrir auto-referido que una formulación de problemas, prioridades y propuestas para la optimización del funcionamiento de la ciudad?, ¿Por qué la ciudad latinoamericana no ha sabido tomar plenamente la oportunidad que le ofrecían los nuevos escenarios globales?, ¿Por qué se han cumplido acá las peores condiciones del desarrollo neoliberal (concentración, exclusión) cuando, al mismo tiempo, la ciudad latinoamericana ha visto crecer su economía y cuenta con la tradición y las herramientas necesarias para reelaborar los mecanismos de distribución?, ¿Hasta qué punto ese desconocimiento de la renovación del territorio --de sus lógicas funcionales, de su sentido simbólico, de su evolución morfológica y de la imbricación de sus rasgos formales con la vida de sus habitantes-- determinó la suerte de las políticas latinoamericanas? Una segunda línea de reflexión recorre el texto y es sostenida por comentarios paralelos a la argumentación principal y en las notas al pie de página: las condiciones y rasgos centrales de la actividad política urbana en las décadas 1960-1970.

6.- Este trabajo debe mucho a la labor desarrollada en el ámbito de investigación de la Licenciatura en Gestión Ambiental de la Universidad Nacional de Lanús (Argentina) desde 1999, a la colaboración sostenida desde 2006 con el Laboratoire de Géographie Urbaine de la Universidad de Paris-Nanterre y, naturalmente, al debate sostenido en los seminarios de Doctorado del Instituto Universitario Ortega y Gasset sobre el tema urbano en Iberoamérica. La visión de la ciudad como un organismo vivo, que responde a sus propias leyes y fuerzas internas, fue una fuerte coincidencia entre el trabajo que desarrollábamos en el área de investigación de la Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana de la UNLa y los estudios urbanos del Laboratoire de Géographie Urbaine de Paris-Nanterre. El concepto de matriz de desarrollo urbano, que habíamos convertido en el centro de nuestra interpretación de la ciudad, coincidía perfectamente con la noción de ADN urbano que postulaba el LGU. La preocupación por el entorno, el propósito de estudiar la ciudad y sus problemas de manera integral (sociedad, ambiente, economía), además de ser una cuestión inherente a la carrera de Gestión Ambiental Urbana era también, por definición, una vocación natural de una práctica académica, la de la UNLa, que se propone desarrollarse como “universidad urbana comprometida con su entorno”.²

El desarrollo del trabajo comprende nueve capítulos. El Capítulo I: Ulises criollo, presenta las líneas generales del estudio y las principales ideas rectoras. El Capítulo II: La tradición urbana en Hispanoamérica, describe los lineamientos básicos de esa corriente de pensamiento que otorga a la ciudad un protagonismo esencial en la conducción de los procesos de modernización de las sociedades latinoamericana. El Capítulo III: La campaña y la ciudad, presenta los elementos básicos de esa oposición clásica en América Latina (Civilización y Barbarie y Domingo F. Sarmiento en el siglo XIX, Revolución Cubana en el siglo XX). El Capítulo IV: Los años sesentas. La inteligencia ciega, desarrolla una de las ideas centrales del estudio, a partir de textos de Oscar Terán, Regis Debray y otros: el despliegue de una interpretación de los procesos latinoamericanos que ignora la evolución en marcha en las

² JARAMILLO, ANA (2013): *Universidad y proyecto nacional*, Ed.UNLa, Buenos Aires

ciudades, evolución destinada a cambiar todas las variables y, en consecuencia, todos los diagnósticos y políticas en la región. El Capítulo V: Historicidad del pensamiento hispanoamericano, sobre la base del capítulo anterior, pone ese conflicto en perspectiva histórica, en relación a la cuestión de la Modernidad y su recepción en el ámbito hispanoamericano. En los siguientes cuatro capítulos se presentan los casos de Buenos Aires y Ciudad de México, abordando primero, para cada ciudad, sus principales rasgos geográficos e históricos y luego el proceso de los años 1990 (elección ciudadana de autoridades, impacto del proceso globalizador en la ciudad): Capítulo VI: Buenos Aires. Geografía e Historia; Capítulo VII: Buenos Aires. Autonomía; Capítulo VIII: Ciudad de México. Geografía e Historia; Capítulo IX: Ciudad de México. La experiencia democrática. Cierra el trabajo un capítulo de Conclusiones. Hay un Anexo cartográfico con planos de Buenos Aires y México.

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

I.- ULISES CRIOLLO

till my ghastly tale is told,

this heart within me burns.

Coleridge, Rime of the ancient mariner (1834),

citado por José Vasconcelos en el Ulises criollo³

7.- Una tradición tan antigua como el Descubrimiento identifica a América con la Utopía y esa tradición es así, desde el primer momento, hispano-americana: aventura mayor del Renacimiento, empresa fundadora de la Modernidad. Antes de ser América, antes de los comentadores y los cartógrafos, antes de los filósofos y los reformadores, esa idea antigua unió los ecos de las mitologías con la realidad de los viajes oceánicos, dió nombre al nuevo mundo en lengua castellana y tomó la forma de las ciudades. Nostalgia del Paraíso, Última Tule, Valiente Mundo Nuevo: desde las Cartas de Relación hasta nuestros días, acompañando una incesante corriente de hombres e ideas, ese descubrimiento sucede en nuestra lengua, en el escenario de un puñado de ciudades que son las mismas desde los primeros días. Cinco siglos han pasado desde entonces. Sobre esa experiencia se extiende este escrito, sobre ese mundo mestizo y plural de las ciudades americanas.

En su ensayo sobre La Gran Novela Latinoamericana⁴, Carlos Fuentes retoma la idea de América Latina como Utopía, evocación favorecida tanto por la perspectiva histórica como por las combinaciones de la realidad. La idea misma de Utopía --dice Fuentes-- parece marcada por el hambre de espacio propia del siglo XVI: a diferencia de la mitológica Edad de Oro (Cervantes, Ovidio), se presenta siempre como la búsqueda de un lugar, no ya un pasado tiempo

³ VASCONCELOS, JOSÉ (1936): *Ulises criollo*, Ed.FCE, México,1982, pág.451

⁴ FUENTES, CARLOS (2011): *La gran novela latinoamericana*, Ed.Alfaguara, Madrid

dichoso, sino un espacio. Bien podríamos pensar que en América ese lugar es, desde el comienzo, la ciudad. Fueron hechos casi simultáneos la llegada de Cortés a las puertas de Tenochtitlan, en 1519, y la publicación del libro de Tomás Moro en Londres, en 1516: una ciudad de altas construcciones, una habitada isla en un lago. El Nuevo Mundo tenía sus ciudades míticas, donde reinaban emperadores dioses: la expansión española en América construyó un sistema urbano que asimiló esa memoria y organizó desde el comienzo el territorio. Las capitales de entonces son las capitales de ahora. Así y por largo tiempo la ciudad fue, en América, el centro de donde todo emanaba: el poder, el progreso, el saber. Como ha difundido el cine norteamericano y, en el otro extremo de las cosas, recordado el argentino Jorge Luis Borges hablando de sus abuelos, las últimas batallas de la Conquista (lanzas contra Remingtons) ocurrieron a fines del siglo XIX, en las llanuras que bordeaban las ciudades, al Norte y al Sur del continente⁵. Esa larga permanencia de la ciudad en el imaginario latinoamericano llegó hasta mediados del siglo XX.

8.- Entonces, poco después de la mitad del siglo, justo en el momento en que la economía y la demografía se combinaban para hacer plena realidad el poderío de las ciudades en América, se produjo un corte en aquella memoria tan antigua. Esa ruptura oscureció la cuestión en el mismo momento en que América Latina se volvía mayoritariamente urbana, con las más grandes, complejas, ricas y poderosas ciudades de habla hispana. Esa tradición de ciudades ilustradas que alumbraron la Independencia había sido objeto de un intenso debate que parecía saldado (Civilización y Barbarie, anacronismo de los caudillos), aunque un rumor de caudillismo agitara siempre el fondo del escenario latinoamericano. La novedad fue la emergencia de una nueva construcción teórica que renovaba la cuestión con el prestigio de la academia (nueva geografía, desembarco de la sociología francesa). Ese desencuentro dura hasta nuestros días. Intentar entender los puntos decisivos de esa deriva es el objeto de este ensayo: ruptura, desencuentro,

⁵ "Soy, pero soy también el otro, el muerto,/ El otro de mi sangre y de mi nombre;/ Soy un vago señor y soy el hombre/ que detuvo las lanzas del desierto": Junín (1966). Borges dedicará cuatro poemas a su abuelo Francisco Borges (1835-1874), veterano de las batallas del siglo XIX en la frontera sur, muerto en combate.

deriva, el proceso hoy se identifica más por sus contradicciones e irracionalidades que por sus buenos resultados, pero el vigor del imaginario instalado permanece.

9.- *Todo es presencia*. La ciudad se resuelve en el presente: la experiencia urbana es puro presente, aunque el peso de la historia se haga sentir en todos los aspectos del espacio construido. La coherencia del presente se expresa en cada acción de la vida urbana --o la incoherencia y la disonancia-- y a mediados de la década del 70 esa disonancia e incoherencia era particularmente aguda y palpable. La percepción de la ciudad, la vocación de los espacios urbanos de las grandes ciudades latinoamericanas: plazas, teatros, bares y restaurantes, galerías de arte y centros de estudio o discusión política, cines, clubes de barrio, universidades (la lista era interminable en esos años), convocaban a la discusión y al debate de ideas. En esa década (1960/1970), en el mismo tiempo en que América Latina entra en el más intenso proceso urbanizador de su historia, los intelectuales soslayaron a la ciudad del centro de sus reflexiones. Que eso ocurriera en un tiempo de grandes escritores urbanos es parte de una cuestión difícil de explicar. Que, por añadidura, esto fuera impulsado fuertemente desde las más urbanizadas sociedades de América Latina (y de las más urbanizadas del mundo: Río de la Plata, Valle de México) es parte de una tragedia. Oscar Terán, en su libro ya clásico sobre los años sesentas⁶, habla de los puntos ciegos del pensamiento. En torno a la conformación de ese punto ciego se desarrollará este escrito, tratando de entender o por lo menos circunscribir el proceso. Este es un intento de razonar esa disonancia, confrontando la experiencia con el horizonte teórico, los proyectos urbanos con los resultados, las prácticas políticas con la realidad.

10.- Como motivación personal, este ensayo tiene su origen en la nunca olvidada dificultad encontrada al intentar conciliar la práctica política de los años 70 en Buenos Aires con la experiencia de la ciudad vivida. Hablo de la distancia entre una cultura eminentemente urbana, que se expresaba en la literatura y en la música, en las costumbres y en las tradiciones de una gran ciudad abierta al mundo, cosmopolita desde siempre en su formación y en su composición

⁶ TERÁN, OSCAR (2013): *Nuestros años sesentas*, Siglo XXI Editores, Buenos Aires

demográfica, y una visión de la política que enfatizaba la lucha por el poder como un conflicto primario, con escasos matices, que debía encontrar su resolución en un reduccionismo que conducía (y justificaba) la violencia extrema y constituía así una radical negación de los valores urbanos. Esa disonancia, que se vivía muy fuertemente en Buenos Aires en los años 70, era al mismo tiempo un fenómeno extendido en el tiempo y en el espacio, porque la desconfianza en la ciudad tenía ya sus años y la misma disonancia podía experimentarse en el resto de América Latina. No sólo la memoria individual, familiar y social alertaba contra esa inexplicable disonancia que se instaló entre nosotros, contra toda previsión, sino que la práctica misma (política, cultural, social) de la vida urbana hacía sonar una alarma permanente.

11.- Al salir de los ámbitos políticos radicalizados y entrar al espacio público común, esa disparidad era innegable. Conciliar los dos discursos era un ejercicio agotador. Así, en la política de los setentas en la Argentina, ya antes del golpe de estado del 24 de Marzo de 1976 fue instalándose una separación anormal entre los discursos y las prácticas y aún dentro de las prácticas entre individuos del mismo grupo: poco a poco fue instalándose una verdadera grieta (o una pared) entre el discurso y la vida real, que fue alejando progresivamente al militante político del habitante común: paradójica, en el caso argentino, de un movimiento esencialmente urbano, el peronismo, que se nutría y se originaba en las masas obreras organizadas. Empezó así la ruptura con la ciudad, hasta culminar, en los setentas, con el máximo desencuentro posible. Pero la misma situación se repetía en otras regiones. La ciudad latinoamericana, entretanto, fue perdiendo gran parte de su condición civilizadora y preparando, sin saberlo, el momento de su ineficacia.

12.- *¿De qué tiempo es este lugar?*.- La producción de Kevin Lynch enfoca ese problema de nuestra época: los múltiples y superpuestos significados, proyectos, mensajes y propuestas del espacio construido. La experiencia de la ciudad no es la de la simultaneidad de un plan. La experiencia de la ciudad moderna, en la concepción completa de su imagen, es como un

choque⁷. Es un recorrido que mezcla diferentes secuencias temporales y espaciales: "como un parte de arquitectura, la ciudad es una construcción en el espacio, pero sobre una vasta escala y se requieren largos períodos de tiempo para percibirla"⁸. Para el habitante urbano, esa concepción de la ciudad se resuelve en la experiencia de vivirla: en el presente puro. Es precisamente esa experiencia vivida, no trasmisible ni por los libros ni a la distancia, la que está ausente en la producción teórica dominante en México y en Buenos Aires en el ámbito de los estudios urbanos a partir de los años setentas, a pesar del hecho evidente de que, desde fines de los años cincuenta, y notablemente durante los años sesentas y setentas, la creciente interrelación de las ciudades en una red global estaba presente en las actividades económicas, de transporte y de comunicación de manera ineludible, bajo la forma de profundas transformaciones del espacio construido (puertos, aeropuertos, infraestructuras) que sólo una pertinaz ceguera ideológica podía no ver. Ese desencuentro es el tema de este ensayo. Por otra parte, ésta es una tesis enfocada a una cuestión presente. La cuestión, actual, de la permanencia de esa disonancia entre el escenario latinoamericano, favorable a las ciudades, y las políticas y estrategias desorientadas de las ciudades latinoamericanas en ese contexto.

13.- Ciudad y Territorio. Bien puede decirse que hay en América española, desde el inicio de la urbanización, un proceso de control del territorio a partir de los centros urbanos que tiene un primer momento de culminación con el estallido de las guerras de independencia a fines de la primera década del siglo XIX, un segundo momento de culminación con la primacía de algunas grandes ciudades sobre el filo del 900 y que ese proceso de identificación de la ciudad con un ideal de progreso social se interrumpe a mediados de siglo. Diremos que puede documentarse ese momento de ruptura en el pensamiento urbano a mediados de los años sesenta del siglo XX, ruptura que termina con una tradición que se reconoce en el proceso histórico de la emancipación hispanoamericana del siglo XIX, cuando emerge un ideario que consolida la

⁷ RIVOL, CLAIRE: "Kevin Lynch et Henri Lefebvre, penseurs de l'expérience esthétique des rythmes de l'environnement urbain", en *Rhuthmos*, 6 de Abril de 2013

⁸ LYNCH, KEVIN (1960): *La imagen de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 1984

imagen de la ciudad como espacio de progreso y modernidad, en una continuidad de fondo entre ese ideario y la impronta colonial española (Francisco de Solano. Manuel Lucena Giraldo: refutación del miserabilismo "antiimperialista")⁹.

La bibliografía sobre la ciudad contemporánea es de una extensión abrumadora y en permanente crecimiento. En este texto se anotarán entonces, como referencia, los trabajos principales que han guiado la investigación, se reseñarán también las líneas de estudio desarrolladas, desde distintos ámbitos, a las que este trabajo se debe, y se propondrán las preguntas que han servido de estímulo y límites para la reflexión.

14.- La matriz del crecimiento urbano.- La idea de la existencia de una “matriz de crecimiento urbano”, propia de cada ciudad e intransferible, ha sido uno de los hilos conductores de la investigación desarrollada desde la Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús. Muy tempranamente, en las actividades encaradas de manera conjunta con otros centros de estudio (ponencias, congresos: la habitual práctica académica), esa idea de matriz urbana encontró puntos de coincidencia y afinidades metodológicas con el concepto de ADN urbano manejado por el Laboratorio de Geografía Urbana de la Universidad de París X-Nanterre¹⁰. Siguiendo las lecturas de Patricio Randle sobre la formación de la ciudad pampeana, lecturas que orientaban en buena medida los lineamientos de la Licenciatura GAU¹¹, la labor de investigación recibió la influencia de la geografía urbana francesa: la

⁹ SOLANO, FRANCISCO DE (Coord.) (1985): *Historia y futuro de la ciudad iberoamericana*, CSIC, Madrid; LUCENA GIRALDO, MANUEL (2006): *A los cuatro vientos. Las ciudades de la América Hispana*, Ed. Marcial Pons, Madrid

¹⁰ La colaboración entre el LGU de la Universidad de París X-Nanterre y la Licenciatura GAU de la UNLa se ha expresado hasta ahora en una serie de publicaciones: *Villes en Parallèle N° 42/43: Paris-Buenos Aires, aller-retour*, U.Paris-X, Paris, 2009; *Villes en Parallèle N° 45/46: Paris-México en reflet*, U.Paris-X, Paris, 2012; *Villes en Parallèle N° 47/48: Carthagène-Veracruz*, UAM/Paris-X, México-Paris, 2013

¹¹ RANDLE, PATRICIO (1969): *La ciudad pampeana*, Eudeba, Buenos Aires

percepción de permanencias de largo plazo en la evolución de las ciudades, generadas en la impronta inicial de los primeros trazos sobre el sitio y aprehendidas gracias a un sostenido esfuerzo de observación y estudio del espacio, concepto que recorre los trabajos de Marcel Poëte y Marcel Roncayolo, por citar sólo dos autores esenciales del pensamiento urbano de comienzos y finales del siglo XX. *"Je traiterai de la science des villes --dirá Marcel Poëte-- Celle-ci porte sur les conditions et les manifestations d'existence et de développement des cités. Elle est une science d'observation. Elle repose sur des faits bien constatés, que l'on compare les uns aux autres, afin de les classer, puis en dégager, sinon des lois -le mot est trop fort, appliqué à des phénomènes humains- au moins des données générales. Le fait à observer est ce que j'appellerai le fait urbain, c'est-à-dire le fait révélateur de l'état de l'organisme urbain. Et l'observation doit être aussi directe que possible"*¹². La ciudad como organismo, reposando sobre su propio pasado, y ofreciendo las claves de su evolución al observador. Idea fecunda sobre la que volverá, años después, Aldo Rossi, en un libro (La arquitectura de la ciudad) que hará escuela en los años sesentas: "...es el descubrimiento más importante de Poëte; las ciudades permanecen sobre ejes de desarrollo, mantienen la posición de los trazados, crecen según la dirección y el significado de hechos más antiguos que los actuales, remotos a menudo. Muchas veces estos hechos permanecen, dotados de vitalidad continua, y a veces se destruyen: queda entonces la permanencia de las formas, los signos físicos del *locus*..."¹³. Y Marcel Roncayolo, más sencillamente: "las ciudades son tiempo consolidado, historia hecha piedra"¹⁴.

Comprender la dinámica de crecimiento de las ciudades (a fin de elaborar estrategias adecuadas de intervención) es el propósito que alienta esta investigación, que se basa sobre todo en las ciudades de Buenos Aires y México. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el estudio de la Cuenca del Matanza-Riachuelo entendida como eje histórico del Área Metropolitana de Buenos

¹² POËTE, MARCEL (1929): *Introduction a l'urbanisme, l'evolution de la ville, la lecon de l'antiquité*, Ed. Anthropos, Paris, 1967, pág.1-2

¹³ ROSSI, ALDO (1966): *La arquitectura de la ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, pág. 88

¹⁴ RONCAYOLO, MARCEL (1990): *La ville et ses territoires*, Gallimard, Paris
RONCAYOLO, MARCEL (1996): *Les grammaires d'une ville*, EHSC, Paris

Aires, y, en la Ciudad de México, el estudio del Valle de México y el manejo de sus lagos y reservas acuíferas, fueron los puntos de partida de un trabajo que se basó también en la investigación bibliográfica e iconográfica histórica del territorio, buscando identificar comportamientos y tendencias de cambio a partir de la evolución de una serie de variables (la geografía; los cursos de agua; la ocupación del territorio; la evolución demográfica; las tipologías de los asentamientos; los usos del suelo, las transformaciones tecnológicas; los cambios morfológicos).

Esta parte de la investigación reconoce como antecedentes la ya mencionada labor desarrollada con el Laboratorio de Geografía Urbana de la Universidad de Paris X-Nanterre (2006-2010), las actividades llevadas a cabo desde la Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús (1999-2010) y una experiencia laboral y académica de varios años en Buenos Aires y México.

II.- LA TRADICIÓN URBANA EN HISPANOAMÉRICA

Sepa S.M. que es en estas ciudades y reinos de Indias

donde se juega el destino de las Españas

Capitán Juan José de Escalona, (1798)

Citado por Manuel Lucena Giraldo, A los cuatro vientos¹⁵

15.- A los cuatro vientos.- "Cuando dos ingleses tropiezan en una frontera lejana --dice Felipe Fernández-Armesto en el Prólogo al libro de Manuel Lucena Giraldo sobre las ciudades de la América Hispana-- forman un club. Cuando dos españoles se encuentran en circunstancias parecidas, fundan una ciudad"¹⁶. Junto a Francisco de Solano, Salvador Bernabéu y otros, Manuel Lucena Giraldo forma parte de un grupo de historiadores españoles que han vuelto su mirada a ese gesto extraordinario de la modernidad, la creación de la red urbana española en América. Manuel Lucena Giraldo, basándose en una periodización clásica, habla de tres grandes etapas: las ciudades de los conquistadores, en el siglo XVI, fundadas en torno a un espacio al mismo tiempo funcional y simbólico, la plaza con los tres poderes (cívico, militar, religioso), expresión de la voluntad utópica del Renacimiento en el encuentro con la realidad de América; las metrópolis criollas, en el siglo XVII, desde entonces las mismas que hoy: México, Bogotá, Cartagena, Lima, Buenos Aires, centros del poder local integrados por la Catedral, la Audiencia, el Cabildo donde reinaba la élite de los españoles criollos; las ciudades ilustradas del siglo XVIII, desarrollando el programa de las reformas borbónicas, preludio (o freno tardío) de la Revolución de 1810. Su estudio se detiene en la Independencia, cuando "el fenómeno juntista, gestionado por los criollos, se propagó bajo la forma de cabildos abiertos, un método de movilización política tan antiguo en las urbes americanas como eficiente y lógico

¹⁵ LUCENA GIRALDO, MANUEL (2006): *A los cuatro vientos. Las ciudades de la América Hispánica*, Marcial Pons, Madrid, pág. 174

¹⁶ *ibidem*, pág. 11

según el ideario de quienes lo manejaron: hacendados, comerciantes, mercaderes, curas, militares y burócratas" (...) "En adelante, la ciudad americana tendría que responder a la obligación de ser también refugio y escuela de individuos iluminados con la práctica de sus deberes y derechos. Se trata de un reto que dos siglos después está lejos de lograrse...".¹⁷

En los albores del siglo XIX, las ciudades de América Hispana formaban una formidable red de ciudades abiertas, que reunían universidades e imprentas, tribunales y ejércitos y una sólida frontera marítima de ciudades amuralladas y grandes capitales virreinales como Panamá y Cartagena, México y Lima. A lo largo de tres siglos esta red había desarrollado un eficiente y articulado control del territorio, entre grandes ciudades y centros menores, entre ciudades del interior y ciudades portuarias. Hacia 1803 México tenía unos 137.000 habitantes, Guanajuato 71.000, Puebla 68.000, La Habana había superado los 50.000 habitantes en 1791, Lima tenía unos 60.000 habitantes al final del siglo XVIII. Decenas de ciudades superaban los 25.000 habitantes. En conjunto, la población urbana de las colonias superaba ampliamente a la metrópoli. Más importante que la demografía, por otro lado natural dado la extensión geográfica, las ciudades en América española, a comienzos del siglo XIX, eran "centros de ideas y nuevas prácticas".¹⁸

16.- Como otro tiempo por la mar salada / te va un río español de sangre roja (Pedro Garfias, 1939).- La mayor colonización urbana jamás protagonizada por el Occidente europeo --dice Manuel Lucena Giraldo-- tuvo por objetivo el continente americano durante la Edad Moderna. Hasta tal punto, que no es posible separar la fundación de América, su invención como mundo nuevo, de su historia urbana. "Pero lejos de darse un mecánico proceso de transferencia de autoridad desde Europa hacia la periferia americana, se generaron nuevos espacios de poder local e individual, visibles a través de la fundación de pueblos y ciudades. Estas nacieron en equilibrio político con la metrópoli, pues obtuvieron reconocimiento y legitimidad a cambio del

¹⁷ *ibidem*, pág. 180

¹⁸ *ibidem*, Cap. IV: *El simulacro del orden: la ciudad ilustrada*, págs. 129-172

sometimiento a la lejana pero indiscutible autoridad real(...). La proyección mental que los conquistadores llamaron tan ufanos 'ciudad' fue en primera instancia un núcleo urbano indígena sometido, un campamento militar o un simple descampado. En este sentido, no sólo existió una preeminencia de la ciudad política sobre la natural, sino una aventurada conversión de un espacio indiferente en territorio cargado por una especie de *superávit*, de contenido humano, emocional, hasta religioso. Esta posibilidad de concreción utópica fue explotada hasta tal punto que donde devino posible y real la urbe renacentista fue en América".¹⁹

El sueño urbano del Emperador Adriano, transmitido por Marguerite Yourcenar, fue la realidad puesta en pie en América por los españoles: "Roma se perpetuaría en la más insignificante ciudad donde los magistrados se esforzaran por verificar las pesas y medidas de los comerciantes, barrer e iluminar las calles, oponerse al desorden, a la incuria, al miedo, a la injusticia, y volver a interpretar razonablemente las leyes"²⁰. Nuevas ciudades sobre un continente que ya conocía la impronta urbana de los aztecas, los incas y los mayas, esa singular red constituida por viejas ciudades imperiales y asentamientos de nueva fundación, puesta en pie en poco más de cincuenta años, realizó en América durante más de cuatro siglos la más antigua aspiración humana. La ciudad americana encarnó la civilización y organizó el territorio, por debajo del entramado cotidiano de resistencias y de luchas, que de todas formas y a pesar de las persistentes leyendas, nunca fueron en el Mundo Nuevo más duras o sangrientas que en el Viejo. Mientras en Europa se sucedían las guerras nacionales y de religión, extendiendo la violencia una tras otra generación, la América española, en comparación, fue un territorio relativamente pacífico, organizado desde el siglo XVI por un sistema de ciudades creadas bajo un mismo modelo, y desde allí incorporado a la historia occidental.

¹⁹ LUCENA GIRALDO, MANUEL (2008): "La fundación de América a través de su historia urbana", en *Urbanismo y vida urbana en Iberoamérica colonial*, Ed. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, págs 19-36

²⁰ YOURCENAR, MARGUERITE (1951): *Memorias de Adriano*, Sudamericana, Buenos Aires, 1987, pág. 128

17.- *Las puertas de la tierra*.- En el siglo XVI, en menos de tres generaciones, desde el Caribe hasta el Río de la Plata, un puñado de hombres fundó todas las capitales españolas del Nuevo Mundo. Ese es el hecho mayor, del que todo deviene. Esas ciudades, desde México levantada sobre la Antigua Tenochtitlan en 1521 hasta Buenos Aires fundada por primera vez en 1536 y nuevamente en 1580, son hoy, con pocas excepciones, las que organizan el territorio. Concebidas como un sistema urbano de escala continental, hazaña de la modernidad española en el Nuevo Mundo, tuvieron desde su origen unidad de traza, unidad de modelo arquitectónico y unidad de organización política, como tuvieron unidad de lengua. Esa unidad esencial, conservada desde entonces y madurada en el encierro colonial de los siglos XVII y XVIII, construyó un universo propio: ese mundo se muestra todavía hoy en las calles y casas más antiguas, modeladas por la tierra y la cultura del sitio (el tezontle o la piedra o el barro), desde el Valle de México hasta la Pampa Húmeda, desde el Caribe hasta el Pacífico y explica así esa continuidad entre Coyoacán, en México y San Isidro, en Buenos Aires, entre las calles de la Lima vieja, en el Perú y la vieja Cartagena de Indias, en Colombia. La impedimenta militar de esos soldados, sus armas y sus instrumentos de navegación, eran las herramientas de la más avanzada tecnología de su tiempo, como lo era el sistema político que representaban. El orden geométrico del espacio albergando la promesa de un nuevo orden social, el sistema hipodámico implantado en todo el continente siguiendo los cuatro puntos cardinales, la concentración de los poderes públicos -religioso, cívico, militar: Iglesia, Cabildo, Fuerte- en torno a una Plaza Mayor que es al mismo tiempo mercado, plaza de armas, foro: esa repetida matriz, el uso universal de la vara castellana, el racionalizado orden arquitectónico (tejas, patio, paredes encaladas) fundan el espacio urbano de América. Esa unidad, que se manifestó tan fuertemente a comienzos del siglo XIX, entre 1809 y 1811, en todas las capitales de América española, ¿ha desaparecido sepultada por un siglo de asonadas revolucionarias o sigue ardiendo, bajo la ceniza de los sueños perdidos, apenas expresada en la superviviente traza de los cascos históricos: Plaza Mayor, Cabildo, Catedral?. Esa pregunta nos interpela desde siempre, porque ese mundo sigue allí, en olvidada resistencia, y hoy, terminada la aventura rural del siglo XX (Dorados del Norte de la Revolución Mexicana en 1910, barbudos de Sierra Maestra de la Revolución Cubana en 1959), tiene, frente a los nuevos escenarios globales, la oportunidad de encontrar en

su morfología las respuestas a los desafíos territoriales del momento. Constelación de ciudades que abrigan nuestra memoria: México, Buenos Aires, Lima, Bogotá. Este sistema continental, levantado entre 1521 y 1580, sobrevivió a tres grandes cambios: la Independencia, cuando las ciudades conservaron su primacía en las nuevas jurisdicciones, que respetaban jurisdicciones antiguas de la Colonia, con nuevos nombres y nuevas atribuciones, pero reproduciendo de manera aproximada recortes territoriales anteriores; la Belle Epoque latinoamericana de fines del siglo XIX, cuando la apertura al mundo e incorporación al mercado mundial cambiaron dramáticamente la escala urbana; la expansión de mediados del siglo XX, cuando los procesos de industrialización y crisis del campo iniciaron la urbanización definitiva de América Latina.

18.- Plaza Mayor, Plaza de Armas.- En América Latina, durante largo tiempo, conformando una tradición que se reconocía en la imagen de la Revolución Francesa pero se remontaba lejos en la memoria histórica de las autonomías municipales españolas, el progreso social fue hijo de la ciudad. Sobre ese pensamiento se construyeron, en el XIX, las bases de las naciones americanas: sobre la memoria civilizadora proyectada hacia el futuro deseado: “las ciudades triunfan de los españoles y la campaña de las ciudades. He aquí explicado el enigma de la revolución argentina, cuyo primer tiro se disparó en 1810 y el último no ha sonado todavía”, dirá Sarmiento en 1845²¹. En esa ruptura había continuidad: el sistema urbano heredado de la Colonia conducía los movimientos políticos. Una larga historia se sucede así, donde la ciudad es ante todo una invocación y una construcción intelectual, plena de resonancias clásicas y de propósitos morales, alimentando un movimiento a la búsqueda de una expresión común, entre sociedad y espacio. Esa rebelión del siglo XIX iberoamericano fue una revolución urbana, organizada y dirigida desde las ciudades, y su triunfo es un paradójico triunfo del proyecto colonial español, que no fue sólo un proyecto de exacción sino, sobre todo, una avanzada metropolitana, que llegó con Colegios, Imprentas, Universidades. En otras latitudes y en otras épocas, la rebelión tomó por asalto las ciudades, en América española las ciudades coordinaron la Revolución de Independencia. Para España aquella derrota política fue una victoria cultural.

²¹ SARMIENTO, D.F. (1845): *Facundo*, edición electrónica [www. elaleph.com](http://www.elaleph.com), 1999, pág. 66

En el último tercio del siglo XX --retroceso de los Estados nacionales, cambios profundos en los flujos comerciales mundiales, aparición de áreas muy concentradas en las economías regionales-- los centros urbanos inician un nuevo modo de interacción en el territorio regional y en el escenario global, perfeccionando un sistema de ciudades jerarquizado y al mismo tiempo muy dinámico, en el que las relaciones se establecen más sobre procesos de conectividad efectiva que sobre la simple proximidad física o la vinculación jurisdiccional, pasando muchas veces por encima de las atribuciones heredadas del Estado Nación diseñado en el siglo XIX. Hoy, por añadidura, el despertar del Asia amenaza inclinar la balanza del desarrollo hacia el Pacífico y hacia el Este y esto tensiona en amplias regiones de América Latina una organización urbana históricamente volcada al Atlántico y hacia el Norte (en sus infraestructuras mayores: puertos, ferrocarriles, carreteras).

Así, en el ámbito de las transformaciones urbanas globales, la ciudad latinoamericana – entendida como dispositivo para la producción, como espacio construido al servicio de determinada técnica y lógica económica--, necesita encarar profundas transformaciones en sus infraestructuras de transporte, comunicaciones, producción y servicios. En el ámbito político, antiguos usos y costumbres de la política local y viejos métodos y tradiciones (clientelismo populista, indigenismo) entran en conflicto con una lógica económica nueva y más fuerte, que en última instancia los supera e integra incluso más allá de los deseos y los excesos discursivos.²²

²² *Este es en efecto el núcleo del problema que se intenta despejar: en muchos casos la formación y condiciones de la práctica política conspiran, por su fuerte contenido local y caudillista, contra la comprensión del horizonte de las ciudades en el escenario contemporáneo. En todo esto hay además un error de partida, sobre el papel de las ciudades en el escenario latinoamericano. Véase.: MERO, ROBERTO (2014): Conversaciones con Juan Gelman. Ed. Sudamericana, Buenos Aires, Cap.3: "La mala lectura de la Revolución Cubana", págs.81-96*

19.- El triángulo de los poderes.-²³ ¿Es acaso inadecuado pensar que, a comienzos del siglo XVI, la instalación de un centro ceremonial de poder que contenía representaciones monumentales del poder religioso, civil y militar (catedral, cabildo, fuerte), constituye una fuerte narración acerca de la articulación deseada de las relaciones sociales? Un proyecto entonces, una imagen de la sociedad propuesta. En términos territoriales, la constitución física de polos de poder.

¿Expresión de modernidad o manifestación inesperada de la tradición medieval: la sociedad corporativa donde cada estamento se expresa con relativa independencia? Reunidos los poderes en torno a un espacio común, fundacional, la plaza, el sentido de la narración tiende más hacia el futuro que hacia el pasado. Cabe preguntarse hoy por qué esa expresión plural de los poderes no forma parte del sustrato ideológico canónico, obvio y punto de partida, de la visión urbana en América española.

En ese nuevo mundo urbano, donde la ciudad era un símbolo antes de ser una realidad construida, es decir, ante todo un proyecto y una representación, una apuesta a veces levantada sobre un descampado apenas rodeado de estacas, la plaza era el centro vivo de ese desafío al futuro: "La ciudad americana fue una ciudad regulada: una comunidad de orden, justicia y fe, que hundía sus raíces en la concepción humanista y en el pensamiento cristiano, especialmente en la Ciudad de Dios, de San Agustín --dice Salvador Bernabéu--. El modelo estaba ya generalizado en el Nuevo Mundo cuando fue consagrado por las ordenanzas de Felipe II de 1573: una plaza mayor en el centro, donde se situaban los principales edificios religiosos y civiles, rodeados de calles trazadas según el modelo reticular. Para gobernarla, se trasladaron a América los cargos municipales castellanos, aunque la lejanía de la Corona y las circunstancias americanas impusieron novedades. Surgió, así, un mundo de negociaciones, olvidos y

²³ *BURGEL, GUY (2006): La revancha de las ciudades, Edunla, BsAs, 2014, Cap. I "Actores y autores de la ciudad", págs. 43-66*

excepciones, una América virreinal rica y compleja..."²⁴. Digamos también que esto alimenta esta percepción hispanoamericana de América como la parte más libre de la cultura en español (Octavio Paz, José Gaos), simétrica, quizás, de la percepción metropolitana. "La tradición española que heredamos los hispanoamericanos es la que en España misma ha sido vista con desconfianza o desdén: la de los heterodoxos, abiertos hacia Italia o hacia Francia. Nuestra cultura, como una parte de la española, es libre elección de unos cuantos espíritus" dirá Octavio Paz en El Laberinto de la soledad.²⁵

El destino utópico de América se cumple en esa apertura de difícil comprensión, donde la incapacidad del Estado y la confusión entre lo público y lo privado suelen ser la contracara de sociedades relativamente pacíficas. "No aceptaré la pretensión de Occidente de identificarse con la modernidad. Esto ya no es admisible después de tantas guerras europeas o coloniales, la gran crisis de los años treinta y los horrores del nazismo", dice Alain Touraine, formado en una tradición francesa de alta escuela pero profundo conocedor de América Latina: "la modernidad no se identifica con la racionalidad sino más bien con una imagen cada vez más compleja y completa de la persona humana, que es a la vez razón y sentimiento, individualidad y comunidad, pasado y futuro, y que frente a un Occidente obnubilado por sus intereses y sus placeres y un Oriente encerrado ya sea en el totalitarismo político o en el integristismo religioso, América Latina vive con más fuerza e imaginación que cualquier otra parte del mundo, a la búsqueda de una nueva modernidad, un nuevo renacimiento (...) Mucha sangre y lágrimas se han derramado en América Latina, pero quizás menos que en nuestra Europa..."²⁶

²⁴ BERNABÉU, SALVADOR (2010): "*Ciudades americanas: una introducción*", en *La ciudad americana: mitos, espacios y control social*, BERNABÉU, SALVADOR Y VARELA, CONSUELO (Coord.), Ed. Doce Calles, Madrid, págs. 14-16

²⁵ PAZ, OCTAVIO (1950): *El laberinto de la soledad*, FCE, México, 1981, pág. 89

²⁶ TOURAINE, ALAIN (1988): *La parole et le sang. Politique et société en Amérique Latine*. Ed. Odile Jacob, Paris

20.- *Llamadme publicano*.²⁷ Esa preponderancia de las ciudades será el lema del siglo XIX, que desembocará en la gran transformación del fin de siglo: primera industrialización, incorporación al sistema mundial, triunfo del modelo urbano haussmaniano. Positivismo, Generación del 80, Paz y Administración. El Estado impulsor del desarrollo construirá las grandes infraestructuras de servicios públicos –transporte, saneamiento: trenes, hospitales, cloacas, agua corriente- que crearán, en superposición a la vieja estructura heredada, la matriz de la ciudad moderna.

Si puede decirse que la construcción del proyecto independiente de las naciones latinoamericanas es ante todo una construcción desde las ciudades, es decir, desde el pensamiento urbano, (desde la memoria civilizadora proyectada hacia el futuro deseado: Sarmiento), esta construcción urbana fue, en el puerto de Buenos Aires, desde los inicios, republicana y de inspiración francesa: y esto no sólo por la influencia de las ideas de lo que se llamó en un tiempo la Gran Revolución, sino también por la relación directamente establecida con el territorio rioplatense por hombres como Santiago de Liniers o Juan Martín de Pueyrredon.

En el Río de la Plata, desde los inicios, los nombres de habla francesa se suceden en la primera línea, junto con otros de la Europa no española, estrechamente involucrados en las luchas de la Independencia: José Rondeau, Hipólito Bouchard, Pedro Mom, Alejandro Danel, Federico Brandsen, Federico Rauch, para no mencionar a Manuel Belgrano o a Guillermo Brown. Esa visión urbana fue ante todo republicana, ligada a los vaivenes de la influencia de la cultura francesa del XIX. De la Revolución a la República, del Imperio al '48, desde la rebelión contra el Segundo Imperio hasta el affaire Zola, desde la Comuna hasta la Gran Guerra: soldados de las guerras de Independencia o de las guerras civiles, militantes de la lucha política o del debate ideológico, vecinos de la capital o pobladores de la llanura: sus señales se advierten todavía en

²⁷ FELIPE, LEÓN (1950): *Llamadme publicano*, Ed. Almendros y Cía., México

los pueblos más antiguos de la Provincia de Buenos Aires: en San Isidro, en Belgrano, en Zárate, en Areco, en Pigüé (Mom, Bioy, Vidal, Laplacette, Arabehty, Pueyrredon). El país se construye como proyecto y encuentra naturalmente en Francia no sólo el modelo de las libertades sino, en un nivel más profundo, la idea de la nacionalidad como proyecto, como elaboración colectiva y compromiso explícito, voluntario, con un modelo de sociedad. El fondo, al mismo tiempo, es de manera irreductible, no siempre consciente, profundamente español, anárquico, ligado al municipio, al sitio.

En México será la conjunción de la Carta Constitucional liberal de 1857 y la aventura de Maximiliano la que potenciará las ideas y las formas del liberalismo de inspiración francesa. Terminada la Guerra de Reforma (1858-1861), terminada la aventura imperial (1864-1867) con el fusilamiento de Maximiliano, el liberalismo mexicano se consolidará de la mano de los generales desocupados, conducidos por Porfirio Díaz. "Si, como quiere Ortega y Gasset --dirá Octavio Paz-- una nación se constituye no solamente por un pasado que pasivamente la determina, sino por la validez de un proyecto histórico capaz de mover las voluntades dispersas y dar unidad y trascendencia al esfuerzo solitario, México nace en la época de la Reforma". Es el proceso que conduce Porfirio Díaz: "en apariencia, Díaz gobierna inspirado por las ideas en boga: cree en el progreso, en la ciencia, en los milagros de la industria y del libre comercio. Sus ideales son los de la burguesía europea. Es el más ilustrado de los dictadores latinoamericanos y su régimen recuerda a veces los años de la 'Belle Epoque' en Francia" (...) "la otra cara de la medalla es muy distinta. Esos grandes señores amantes del progreso no son industriales ni hombres de empresa: son terratenientes enriquecidos por la compra de los bienes de la Iglesia o en los negocios públicos del régimen"²⁸. En todo caso la ciudad es la gran beneficiada de este proceso y la capital mexicana atraviesa un profundo proceso de modernización cuyas huellas se advierten todavía hoy, en los espacios públicos, en las infraestructuras esenciales, en las grandes avenidas que organizan la centralidad. Más tarde, la Revolución Mexicana de 1910

²⁸ PAZ, OCTAVIO(1950): *op.cit.* pág.53 y ss.

interrumpirá ese proceso y dará lugar a un nuevo México, instaurando, luego de un período de gran violencia, una estabilidad institucional que ha durado hasta hoy.

Hacia el '900, en la Argentina, Bartolomé Mitre habla de la “paradójica tradición” que anima a un grupo humano hacia un futuro en construcción²⁹. El siglo XIX termina con una sensación de triunfo para las largas vidas de la segunda generación revolucionaria: aquellos que, nacidos después de 1810, alcanzan el poder en su madurez y rozan el cambio de siglo en sus últimos años. Hacia el 900 son otros tiempos, Sarmiento se escribe con Ferdinand de Lesseps, Alfredo Ebelot publica su libro sobre la llanura pampeana, Amadeo Jacques y Paul Groussac integran el fondo sobre el que se inscribe la influencia de los urbanistas y paisajistas franceses o de origen francés: Adolfo Sourdeaux, Carlos Thays, Joseph Bouvard, Jean-Claude Forestier, tienden un arco que llega hasta Monsieur Karman, profesor en la Escuela de Arquitectura a mediados del siglo XX. La Argentina construye una tradición que modela no sólo el pensamiento social sino también el espacio, la ciudad. Esto dura hasta la Segunda Guerra: es justamente en la posguerra cuando ese vínculo entre Francia y la Argentina comienza a apartarse del pensamiento arquitectónico y urbano. Hacia mediados del siglo XX la población de la Capital Federal, hoy Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se estabilizó en unos 3.000.000 de habitantes. En nuestros días el Área Metropolitana de Buenos Aires alcanza unos 13.000.000 de habitantes, sobre un total nacional de aproximadamente 40.000.000 de habitantes. En poco menos de un siglo, el país consolidó sus rasgos esenciales: Organización Nacional, dijo la Generación del '80, en la segunda mitad del siglo XIX; Democracia, dijo la sociedad, con Yrigoyen, a comienzos del siglo XX; Justicia Social, dijo la democracia, con Perón, en 1945. Hoy, esas tres palabras permanecen.

²⁹ BOTANA, NATALIO (1984): *La tradición republicana, Sudamericana, Buenos Aires*

21.- *Aquí no hay más que polvo.*³⁰ A comienzos de los años 60, hablando de los años 40, en un libro sobre la arquitectura moderna en la Argentina, Francisco Bullrich habló del "gigantesco desencuentro de la Argentina con su destino como Nación"³¹, frase que dice mucho, probablemente, sobre el imaginario de los argentinos, frase destinada durante mucho tiempo a ser ignorada por unos y otros pero que el tiempo rescata. Si la posguerra fue turbulenta, con grandes avances en cuestiones sociales y serios problemas en otras áreas, para los años sesentas, época de grandes cambios en todo el mundo, la Argentina alcanzaba quizás el cenit de su desarrollo. En adelante todo sería más difícil. En ese contexto, el concepto de lo moderno como horizonte cultural en la Argentina merece algunas observaciones. Existe, por un lado, un proceso de modernización que transcurre desde fines de la década del '20 y se produce como actualización de ciertas élites, por encima o al margen de la estructura social y productiva. La arquitectura y la ciudad desarrollan una modernización formal, que adopta las apariencias de la modernidad sin poseer ni la estructura industrial que la hacía posible ni la teoría espacial y formal que la justificaba. Los resultados más evidentes de esa modernidad son la casa del Arq. Bustillo para Victoria Ocampo (1929) y el edificio Kavanagh (1936), de los Arqs. Sánchez, Lagos y De la Torre, en Buenos Aires. La casa de Bustillo es una obra rigurosa, despojada de todo ornamento, diseñada así por pedido expreso del cliente. El edificio Kavanagh es un rascacielos de viviendas, con materiales y tecnologías importadas, proeza realizada muy por encima del perfil productivo local de entonces. Poco después, los años '40 y la posguerra abren la posibilidad --la necesidad-- de una reconversión interna de la sociedad argentina. Este debate agitó a todas las capas sociales del país y se expresó en los sectores industriales, en la comunidad científica, en los medios intelectuales. Los viejos partidos mayoritarios (Conservador y Radical) vivieron ese tiempo como un cisma que los dividió profundamente. Son años de transformaciones sociales profundas que se expresarán también en el pensamiento científico y técnico, y en la salud y educación públicas: Bernardo Houssay (Premio Nobel 1947), inicia la investigación fisiológica de alto nivel; Guido Beck, refugiado del nazismo

³⁰ FELIPE, LEÓN (1950): *op.cit.*

³¹ BULLRICH, FRANCISCO (1963): *Arquitectura Argentina Contemporánea, Nueva Visión*, Buenos Aires, pág. 26

(1943) inicia la investigación original en física teórica; el Dr. Gaviola y una treintena de estudiosos fundan la Asociación Física Argentina (1944); el Dr. Ramón Carrillo desarrolla la propuesta sanitarista que pondrá en práctica desde la Secretaría de Salud Pública (1946); el Estado pone en marcha de la universidad de masas y multiplica los recursos asignados a la educación pública en todos los niveles³². El golpe de Estado de la Revolución Libertadora, en 1955, cortará abruptamente este desarrollo, acentuando los aspectos autoritarios que pretendía eliminar e instalando la violencia política en la vida argentina. Al autoritarismo del peronismo se le opusieron los fusilamientos de la Revolución Libertadora, a la democracia personalista, la sucesión de elecciones restringidas, inaugurando una larga época de turbulencia política. Esto no ocurrió sin consecuencias. Importa destacar, porque es un elemento en general olvidado, la profunda mala conciencia que acompaña a partir de ese momento y durante buena parte de los años '60 el comportamiento de las élites. El pos-peronismo fue un período atrozmente incómodo para la conciencia argentina. Esta realidad, señalada desde la izquierda a veces (revista Contorno, revista Centro), estaba teñida por el desencanto de los sectores liberales. Cinco años después de la Revolución Libertadora, en 1960, la Revista Sur, dirigida por Victoria Ocampo, editó su número 267 (Nov-Dic 1960), dedicado al Sesquicentenario de la Revolución de Mayo, en el que hablaba de la "profunda crisis moral" que vivía la República. Para ilustrar ese sentimiento quedan, entre otros, los textos de Enrique Anderson Imbert: "Fuimos antiperonistas desde la hora cero, pero nunca creímos que todos los opositores a Perón sentían vivos los ideales de Mayo: los había agentes de la penetración capitalista, reaccionarios, tradicionalistas, clericales, antidemócratas. antiliberales, antisocialistas, gente rapaz, venal, advenediza", de Mario Roberto Álvarez: "atraviesa hoy el país el derrumbe de los valores morales", de Ernesto Sábato: "Únicamente diré que una vez más se ha verificado el contraste que en este país al parecer maldito hay entre las palabras grandiosas y los pobres hechos, entre el charlatanismo de feria de sus políticos y la angustia del hombre de la calle"³³. Enrique Anderson Imbert partiría más tarde a los Estados Unidos, donde trabajó en las universidades de Michigan y

³² SONDERÉGUER, P.C.(1986): *Arquitectura y Modernidad en la Argentina*, CESCA, Buenos Aires, págs. 9-12 y 16-20

³³ REVISTA SUR (1960): *Revista Sur N°267 (Nov-Dic 1960)*, Buenos Aires, pág. 40 y ss.

Harvard. Mario Roberto Alvarez, que había construido ya obras notables como el Teatro Municipal San Martín, en Buenos Aires, desarrollaría una larga y brillante carrera como arquitecto. Ernesto Sábato, que todavía no había publicado sus novelas más conocidas (*Sobre héroes y tumbas*, 1961; *Abadón el exterminador*, 1974), encabezaría en 1983 la Comisión del Informe Nunca Más, con la denuncia de los asesinatos y desapariciones de la dictadura de 1976-83.

III.- LA CAMPAÑA Y LA CIUDAD

"El campo es del ignorante / el pueblo, del hombre instruido".

José Hernández, Martín Fierro, (1872)³⁴

22.- El problema de la Revolución.- *"La ciudad es el centro de la civilización argentina, española, europea; allí están los talleres de las artes, las tiendas del comercio, las escuelas y colegios (...) Pero lo que necesito notar para mi objeto es que la revolución, excepto en su símbolo exterior, independencia del Rey, era sólo interesante e inteligible para las ciudades argentina, extraña y sin prestigio para las campañas. En las ciudades había libros, ideas, espíritu municipal, juzgados, derechos, leyes, educación (...) había una base de organización, incompleta, atrasada, si se quiere; pero precisamente porque era incompleta, porque no estaba a la altura de lo que ya se sabía que podía llegar a ser, se adoptaba la revolución con entusiasmo. Para las campañas, la revolución era un problema. (D.F. Sarmiento, Facundo, 1845)³⁵. Este párrafo de Facundo, al igual que, más adelante, el alegato de Fidel Castro en el juicio por el asalto al Cuartel de Moncada, ilustran este punto central de nuestro argumento, la concepción e interpretación del papel de la campaña y la ciudad frente a la cuestión del progreso y la construcción de una sociedad justa, y las tradiciones y memorias que de ello se derivan: "si la ciudad depende del campo, si el campo hizo la Independencia, si la grandeza y prosperidad de nuestra nación depende de un campesinado saludable y vigoroso (...) ¿cómo es posible que continúe este estado de cosas? (...) Había una vez una república. Tenía si constitución, sus leyes, sus libertades (...) todo el mundo podía reunirse, asociarse, hablar y escribir con entera*

³⁴ HERNÁNDEZ, JOSÉ (1872): *Martín Fierro*, Edicomunicación, Barcelona, 1999: "La vuelta de Martín Fierro", versos 2371-2372, pág. 116

³⁵ SARMIENTO D.F.(1845): *op.cit.*, págs. 29-30

libertad" (Fidel Castro, La Historia me absolverá, 1953)³⁶. Cómo no reconocer, en el contenido y en la forma de esos discursos, el mismo espíritu libertario, de puro origen español, en los dos casos. Pero, también, y sobre todo, cómo no identificar en esas frases dos concepciones diametralmente opuestas de la sociedad americana.

Si en Sarmiento la clave era la exaltación de la ciudad como ámbito de la civilización, frente a una campaña dominada por el caudillismo y "todavía en el siglo XII", con su mezcla de libertad salvaje y autoritarismo, en Fidel Castro la frase clave es "el campo hizo la Independencia". Estamos así frente a dos interpretaciones muy distintas. ¿Cómo hicieron dos visiones tan diferentes para confluir en una estrategia común para América Latina?

Para el Río de la Plata la Revolución es hija de la ciudad, y esa tradición urbana duró hasta mediados del siglo XX. Hacia 1959, en cambio, la Cuba revolucionaria dirá: el campo hizo la Independencia, y la ciudad vive del campo. La ciudad será, así, estigmatizada por la Revolución. La desconfianza hacia la ciudad que animará la Revolución Cubana ingresará en el debate de las ideas en la misma oportunidad en que la escuela francesa de la nueva geografía urbana dirigía su mirada hacia América.

Desde los años sesentas, prontamente liderados, de una u otra forma, por Henri Lefebvre, Manuel Castells y Régis Debray, los intelectuales asumieron esa descalificación de la ciudad. Una descalificación que privilegiaba el estudio de las desigualdades en el ámbito urbano y perdía de vista su proyección territorial. Asumía así la misma simplificación que durante décadas ignoraría el papel decisivo que las ciudades desempeñaban en América Latina, incluso en países chicos, no digamos en la Argentina, donde las consecuencias de ese error tuvieron

³⁶ CASTRO RUZ, FIDEL (1953): *La historia me absolverá*, Ed. Ciencias Sociales, La Habana, 2007, pág.69 (<http://www.cubadebate.cu/wp-content/uploads/2009/05/la-historia-me-absolvera-fidel-castro.pdf>)

enorme importancia. Muchos años más tarde, hacia fines del siglo pasado, reflexionando sobre el devenir de la Argentina, el escritor y poeta Juan Gelman, estrechamente involucrado con las luchas políticas de los años sesentas y setentas, hablaría del "error de interpretación de la Revolución Cubana", las particularidades de la Argentina, "un país donde el 80% de la gente vive en ciudades. Algo muy diferente al resto de América Latina" y la "burocratización del pensamiento" de izquierda en América Latina, incapaz de advertir los cambios de la realidad y sacar a tiempo conclusiones.³⁷

"La ciudad sólo depara al militante --dirá Régis Debray por entonces- soledad necesaria, fugacidad de las relaciones humanas, mutismo, enclaustramiento" (Citado por Oscar Terán, Nuestros años sesentas)³⁸. "Por este camino --señala Oscar Terán en el mismo párrafo-- era la entera visión del .pasado argentino lo que tenía que releerse". Sin embargo, Oscar Terán no va mucho más allá y participa de la incompreensión general de la cuestión urbana. Domina el escenario de entonces (sobre todo, podría pensarse, para los argentinos) la experiencia del Che Guevara y la fascinación por Cuba. "En América Latina el terreno fundamental de la lucha armada debe ser el campo" había escrito el Che.³⁹

En el camino quedaron olvidados los intentos de los años 50, la lenta pero sabia exploración de Orlando Fals Borda⁴⁰ y los experimentos de investigación participativa del CINVA (Centro Interamericano de Vivienda y Planeamiento Urbano) en Bogotá, las propuestas del Padre Lebrecht, y los intentos de adaptación de la producción intelectual europea al suelo y la historia americanas, desarrollados por la vieja tradición liberal progresista criolla, que mantenían vivas

³⁷ MERO, ROBERTO (2014): op.cit.

³⁸ TERÁN, OSCAR (2013): *Nuestros años sesentas*, Siglo XXI Editores, BsAs, pág.192

³⁹ *ibidem*, pág. 184

⁴⁰ FALS BORDA, ORLANDO (1999): *"Orígenes universales y retos actuales de la IAP - Investigación Acción Participativa"*, publicado en *Análisis Político* N°38. CLACSO

las ideas de Rodó, Darío, Alberdi: el sueño de una civilización propia y autónoma (Vasconcelos, Manuel Ugarte, José Ingenieros, Anibal Ponce: muchos de esa generación murieron lejos de sus países de origen sin lograr la continuidad de sus esfuerzos con lo que se gestaba en esos años). Volveremos a este punto más adelante.

23.- El retorno de los caudillos- Inesperadamente, el siglo XX asistió a la caída de la tradición urbana en el pensamiento latinoamericano. Abandonando la República cosmopolita del '900, América Latina ingresó en un terreno de arenas movedizas del que no ha salido todavía. En el Centenario, la Revolución Mexicana inaugura el siglo XX de manera premonitoria. La ciudad será tomada por asalto, y ese clamor se extenderá durante décadas, desde los llanos mexicanos hasta Sierra Maestra. Esa diferencia es toda la diferencia para la cuestión urbana: lo que va del Sitio Grande de Montevideo, a mediados del siglo XIX (1843-1851, cuando los "colorados" de Melchor Pacheco y Obes, junto a los unitarios del exilio argentino conducidos por el General José María Paz, resistieron el asedio de las tropas federales de Oribe, apoyadas por Juan Manuel de Rosas desde Buenos Aires. En el Río de la Plata, la escuadra del Almirante Brown acompañaba el sitio y combatía a los barcos de Montevideo, comandados entonces por Garibaldi), hasta los jinetes en la Casa de los Azulejos en el México revolucionario, a comienzos del siglo XX (en Noviembre de 1914 Pancho Villa y Emiliano Zapata toman la Ciudad de México y son fotografiados en la Casa de los Azulejos, antiguo palacio de los Condes de Talavera. La leyenda cuenta que entraron a caballo, no en ese edificio aunque sí en otros edificios emblemáticos del centro). Digamos que la ambigüedad de los hechos históricos de América Latina (en su no resuelta serie de conflictos) y su interpretación no es el tema de este ensayo, sino el rol jugado por la ciudad.

En el ideario revolucionario latinoamericano del siglo XX, las ciudades serán parte del enemigo y con la toma del poder serán postergadas, eventualmente saqueadas, castigadas en todo caso. Volviendo a los años sesentas, el deteriorado Centro Histórico de La Habana es el caso más patente. Hecho insólito en un continente que vivió, en ese mismo período, el mayor proceso

urbanizador de su historia. Si las utopías socialistas del XIX alimentaron la búsqueda de un nuevo orden urbano, durante el siglo XX la ciudad latinoamericana asistió a una revolución que la ignoraba. Este desencuentro, en un mundo definitivamente urbano, tuvo sus consecuencias: el reclamo social abandonó la reflexión territorial y se internó por sendas ideologizadas y librescas. Repitió sin saberlo el pecado que atribuía a las antiguas clases dominantes: la fascinación por modelos ajenos. Acostumbrado a ser antiburgués en un territorio que no tenía proletariado industrial, cortó el hilo de la propia historia, se entretuvo en el estudio de los márgenes y perdió, finalmente, las herramientas conceptuales que la transformación tecnológica y económica a fines de siglo reclamaría. El ex-presidente colombiano López Michelsen, hablando de estos temas, diría, en relación al liderazgo eterno de Fidel Castro, que “repetía el camino de todos los americanos nuevos”.⁴¹

24.- "Aprendimos de los novelistas del boom latinoamericano", decía Osvaldo Fals Borda, al hablar del método de estudio-acción que fue la obra de su vida⁴². El estudio de la trayectoria de Fals Borda indica sin embargo que los elementos del método de estudio-acción y las bases de la Investigación-Acción participativa son anteriores al boom, así como son anteriores a la expansión de los estudios urbanos en América Latina bajo la orientación de la geografía y sociología urbana francesa y anteriores también a la Revolución Cubana. A mediados de los años cincuenta todos estos elementos estaban en el escenario. "Al entender más claramente cómo el conocimiento popular podía ser congruente con la heredad de la ciencia académica -- diría Fals Borda-- tuvimos que descartar algunas definiciones profilácticas de 'compromiso' (compromiso-pacto) que nos habían enseñado. Advertimos que aquellos colegas que aducían trabajar con neutralidad y objetividad absolutas, terminaban voluntaria o involuntariamente apoyando el statu quo, con lo que oscurecían la realidad o buena parte de ella, e impedían las transformaciones sociales y políticas en las que estábamos inmersos o que ansiábamos

⁴¹ LÓPEZ MICHELSEN, ALFONSO (1974): *Los últimos días de López y otros escritos*, Biblioteca Banco Popular, Bogotá

⁴² FALS BORDA, ORLANDO (1999): *op.cit.*

impulsar. Rechazamos la tradición académica de utilizar (y a veces explotar) la investigación y el trabajo de campo principalmente para hacer carrera".⁴³

Hacia fines de los años '50, los postulados de la llamada revolución cuantitativa en la geografía, la geografía radical, las pretensiones científicas y en no pocos casos (la escuela francesa en general) un genuino desconocimiento y desinterés en la tradición urbana hispano-americana, se combinaron con resultados fatales para la geografía urbana de América española, como se vería pocos años después.

25.- La Atenas del Caribe.- *"Si Cuba es un país eminentemente agrícola, si su población es en gran parte campesina, si la ciudad depende del campo, si el campo hizo la Independencia, si la grandeza y prosperidad de nuestra nación depende de un campesinado saludable y vigoroso que ame y sepa cultivar la tierra, de un Estado que lo proteja y lo oriente, ¿cómo es posible que continúe este estado de cosas? -Salvo unas cuantas industrias alimentarias, madereras y textiles, Cuba sigue siendo una factoría productora de materia prima. (...)Os voy a referir una historia. Había una vez una república. Tenía su constitución, sus leyes, sus libertades, presidente, congreso, tribunales; todo el mundo podría reunirse, asociarse, hablar y escribir con entera libertad. (...) Había partidos políticos, horas doctrinales de radio, programas polémicos de televisión, actos públicos, y en el pueblo palpitaba el entusiasmo. (...) Toda su esperanza estaba en el futuro. ¡Pobre pueblo!" -- Fidel Castro, La Historia me absolverá, 1953.*⁴⁴

Los dirigentes cubanos, -escribió el arquitecto Roberto Segre, que vivió en Cuba desde 1963 hasta 1994, año en que se fue a Brasil - se propusieron "borrar las imágenes formales de la

⁴³ FALS BORDA, ORLANDO (1999): *op.cit.*

⁴⁴ CASTRO RUZ, FIDEL (1953): *op.cit.*

sociedad anterior [...] destruir los símbolos existentes de la estratificación social"⁴⁵. Ese propósito fue evidente en el destino reservado a La Habana. Durante años, a partir del triunfo de la Revolución cubana, cuando México era, en virtud de la política exterior del PRI, el único país latinoamericano que mantenía relaciones con Cuba y la información sobre Cuba circulaba con relativa fluidez en el medio universitario, La Habana aparecía de vez en cuando en los programas de la televisión mexicana: es imborrable el recuerdo del desconcierto que producía esa visión de caserones deteriorados invadidos por una multitud claramente pobre, las paredes descascaradas, los techos vencidos, el aire de abandono y destrucción de la ciudad. Llegaban a México, también, viajeros cubanos (profesores o miembros del gobierno), que hablaban con prudencia y raros silencios que contrastaban con la algarabía de los turistas que regresaban de Varadero. La cordialidad de las mulatas en la rambla era proverbial y muchas las anécdotas. Y la entera ciudad de La Habana, que por esos años comenzaba a convocar proyectos de rehabilitación patrimonial financiados internacionalmente, parecía oscilar entre la caída y la reconstrucción turística. Como dirían años después en su reportaje los periodistas Bertrand de la Grange y Maité Rico, "La Habana se llevó la peor parte. La revolución se ensañó con ella (...) Aquella ciudad innovadora es hoy un fantasma gris. La revolución intenta ahora devolverle un poco del esplendor de antaño convirtiendo a La Habana Vieja en un decorado de cartón piedra para el turista".⁴⁶

26.- *Complicidad de la arquitectura*.- De todas las consecuencias de la Revolución Cubana y su impacto sobre América Latina, una de las más reveladoras es el menosprecio por la cuestión urbana y el castigo impuesto a La Habana. El caso de La Habana muestra el déficit del pensamiento urbano nacido de la Revolución Cubana y la extraña ceguera de muchos intelectuales urbanos de todo el mundo, que no fueron capaces de ver en la decadencia y

⁴⁵ Citado por DE LA GRANGE, BERTRAND y RICO, MAITÉ (2009), en "La Habana, ruinas y revolución", Revista Letras Libres, Enero 2009, (<http://www.letraslibres.com>)

⁴⁶ DE LA GRANGE, BERTRAND y RICO, MAITÉ (2009): *op.cit.*

deterioro de la ciudad la señal de una pérdida de percepción sobre la evolución de la economía global. En esos mismos años comenzaba el proceso de intenso intercambio mundial y renovación tecnológica que conduciría a lo que hoy se conoce como globalización. Esa renovación se expresa inevitablemente en las ciudades, porque contribuye a modelar y rediseñar sus espacios productivos, sus espacios de intercambio, sus espacios públicos. Al mismo tiempo, y por el mismo razonamiento, el congelamiento de La Habana era una evidencia del aislamiento internacional de Cuba.

Si el arte es la representación del mundo (y la arquitectura y la ciudad son a su manera un hecho artístico), si es una actividad esencialmente histórica, si tiene en sí una carga simbólica, se nutre de la tierra misma que va conformando ese mundo en el que se desarrolla. La arquitectura y la ciudad, engarzadas en esa zona de encuentro entre el mundo físico y el mundo ideal, estrechamente relacionadas con todos los compromisos de la sociedad, sufren más claramente que cualquier otra disciplina la tensión de nuestras sociedades.⁴⁷

27.- Las ideas son prisiones persistentes.- "*La méthode simplement c'est le chemin tel qu'il nous apparaît quand, arrivé au bout, on se retourne sur ses pas. Voici un itinéraire personnel, méthodiquement retracé, un parmi tant d'autres possibles*". Régis Debray⁴⁸

"*Estos intereses están inscriptos por lo demás en mi propia trayectoria intelectual y personal, y para aventar los riesgos de esta segunda amenaza me propuse que este ensayo no conformara únicamente un arreglo de cuentas con mi propia conciencia ideológica*". Oscar Terán.⁴⁹

⁴⁷ SONDERÉGUER, P.C. (1983): "*Complicidad de la arquitectura*", en Revista TRAZA N°3, Julio-Agosto 1983, México

⁴⁸ DEBRAY, REGIS (2014): "*Point barre*", en Revista Médium N°40, 2014, pp.3-35

⁴⁹ TERÁN, OSCAR (2013): *op.cit.*, pág.44

Dado que en la aventura intelectual nada puede ser sino personal, y con más razón cuando esa aventura transcurre en disputa con una realidad en la que se quiere intervenir (luchas políticas y sus consecuencias), podemos pensar hoy que en la preocupación de Oscar Terán por la coherencia metodológica frente a una realidad cambiante reside parte del problema. Recortes de la realidad que son una exigencia del método y llevan con más facilidad a la prisión intelectual. Inercia de las ideas de partida y finalmente confinamiento en las academias, en los exilios de distinto tipo. Por ese camino, para algunos, los años sesenta fueron precisamente los del extravío. Digamoslo con el modo sencillez de Juan Gelman: "...a veces se crea una suerte de burocratización del pensamiento. Burocratización del pensamiento en el sentido de que algunas experiencias se consideran probadas y se adoptan como irreversibles. Frecuentemente se vuelve a partir de unos supuestos que, aunque fueron correctos en su momento y bajo ciertas circunstancias, no abarcan los cambios de una situación que ya no es la misma, y que los invalida de algún modo, aunque sea parcialmente".⁵⁰

El valor de Régis Debray es haber querido seguir ese camino de lo real, a varios riesgos: "Los titulares, aquí y allá, de la cátedra de radicalismo crítico, yendo de campus en campus --a la moda norte-americana- y que, ellos, no transan con los 'dominantes', como tampoco, por otra parte, con el transcurso de las cosas -a no ser por la vía de peticiones, conferencias o artículos- no esconden su repugnancia hacia las pequeñas manos manchadas por la inmersión en tareas subalternas. Esos profesores, sostenidos por el Estado que recusan, y sin retroceder ante ningún sacrificio para defender su monopolio, territorio y prelación jerárquica, se estiman más íntegros que el personal de servicio, castos y puros de todo compromiso. Y lo peor es que lo son."⁵¹

⁵⁰ MERO, ROBERTO (2014): *op.cit.*, Cap.4: "Argentina 1976: la probeta represiva", pág. 100

⁵¹ DEBRAY, RÉGIS (2014): *op.cit.*/ Véase también "Dans la tête de Régis Debray", Marianne Sept-14 (http://www.marianne.net/Dans-la-tete-de-Regis-Debray_a241483.html)

En la Argentina y en México, los años sesentas son años de crecimiento urbano y consolidación de las clases medias, gran expansión del comercio exterior (esto último no en la Argentina), crecimiento económico y aparición de nuevas técnicas de comunicaciones y transporte (invento y generalización del uso del contenedor metálico de 20 pies o 40 pies cúbicos de capacidad, que bajó vertiginosamente el costo para el transporte de carga marítima, crecimiento de las flotas y tamaño de los buques de carga, inicio de la revolución en las comunicaciones). En ese tiempo, los sectores intelectuales de Buenos Aires, habitantes de una de las ciudades más consolidadas de América Latina, quizás una de las ciudades más complejas, en el momento de mayor expansión de la urbanización contemporánea, viven una singular aventura que consiste en negar o subestimar la tradición local de la ciudad como elemento de poder territorial.

Es asombroso pensar que esa experiencia de negación urbana se hace desde espacios esencialmente urbanos: los bares, clubes, aulas, academias, cines, teatros y galerías y demás espacios públicos y privados del Buenos Aires de fines de los sesentas y comienzos de los setentas. La intensa reflexión desarrollada entonces sobre los problemas políticos y del poder desdeña la ciudad y el centro, mientras exalta el campo y los márgenes. Más tarde, cuando en los '90 finalmente la globalización irrumpe de manera ya innegable, las ciudades no tendrán sustento teórico para asimilarla. A fines de los años setentas y comienzo de los años ochentas, cuando las compañías transnacionales se instalaban (o se preparaban a hacerlo) en el Paseo de la Reforma, en México, y en la Av. 9 de Julio, en Buenos Aires, para asumir las tareas del viejo y destartado Estado local, administrando los servicios públicos (agua, luz, teléfonos, transporte), la discusión sobre la modernidad ingresó por fin en los ámbitos intelectuales, pero así como fue tardía esa discusión fue sesgada y casi irrelevante. En muchos casos una anacrónica discusión de principios, cuando en realidad era una disputa territorial.

28.- Puede verse en la modestia de las políticas públicas urbanas los efectos de las carencias del debate. A partir de 1983, con la democracia que sucedió a la dictadura, Buenos Aires puso en marcha proyectos de renovación barrial (20 Ideas para Buenos Aires), inició una larga discusión

sobre el traslado de la Capital a Viedma (Proyecto del Presidente Alfonsín, 1986/87), privatizó el área portuaria central, instalando allí actividades terciarias (Proyecto Corporación Puerto Madero, Presidencia Menem, 1989), puso en marcha una reforma institucional que culminó con la autonomía del viejo núcleo central, profundizando el divorcio con el conurbano (Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 1996). En el camino se privatizaron todos los servicios públicos, lo que se expresó en muchos casos por la aparición de grandes carteles y publicidad de empresas privadas (casi siempre extranjeras) en las fachadas céntricas de la ciudad y en obras de la periferia (Lyonnaise des Eaux, Telefónica, Gec Alsthom), en Buenos Aires así como en muchas otras ciudades de América Latina. Casi paralelamente, en México, el gobierno de Cuauhtémoc Cárdenas dispuso en una serie de modestos proyectos de barrio de corto plazo y de corto alcance la energía que hubiera debido ponerse al servicio de un proyecto estratégico para la mayor ciudad del mundo de habla hispana (Cuauhtémoc Cárdenas, Una Ciudad para Todos, 1997).⁵²

29.- Esa negación de la realidad urbana, en favor de una nostalgia ideológica tranquilizadora (aunque ineficaz por completo), se mostró en innumerables episodios, de los cuales vale la pena recordar algunos. En los años del gobierno del Ing. Cárdenas en la Ciudad de México (1997-1999), integramos, con otros arquitectos latinoamericanos, muchos de ellos egresados de la UNAM en años del exilio, un grupo voluntario de asesoría sobre cuestiones urbanas del gobernante Partido de la Revolución Democrática (PRD). Estábamos obsesionados por la necesidad de proveer a la ciudad de lineamientos estratégicos de desarrollo, sobre los cuales se pudieran establecer agendas de largo plazo que permitieran elaborar políticas públicas y programas de acción frente al accionar agresivo de las agencias transnacionales que operaban sobre la ciudad (en los servicios básicos, en operaciones inmobiliarias de envergadura). No ignorábamos el desembarco de las grandes agencias trans-nacionales y su accionar en la cuestión urbana. Pese a eso la respuesta fue tradicional y erróneamente prudente. (Es decir,

⁵² "Una ciudad para todos", documento presentado por el Ing. Cuauhtémoc Cárdenas en Abril de 1997, como candidato a Jefe de Gobierno de la Cd. de México por el PRD (http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/aleph/a18_1/apache_media/4TA4YNCL7DHJBURM6GCJLX14MMEQBH.pdf)

falsamente prudente: lo verdaderamente prudente era tomarse en serio ese desembarco del capital financiero y tratar de moderar y conducir su impacto). El gobierno puso en marcha una serie de planes de barrio de corto alcance, archivó las recomendaciones estratégicas y abrió concursos para la elaboración de proyectos de barrio⁵³. (De manera similar, pero más explícitamente, por la misma época, en Buenos Aires, un joven diputado se hizo famoso por su reacción ante la avanzada neo-liberal -en la jerga de la época: "No estoy de acuerdo con esto aunque funcione" dijo el Dr. Federico Storani y cosechó así sus quince minutos de fama, aunque no contribuyó con eso ni a la preservación de la ciudad ni a la proyección de la política en la sociedad). Un caso aún más agudo de desorientación ideológica y profesional frente a la nueva realidad urbana (retroceso del estado, protagonismo del nivel municipal, novedosas y a veces de cuidado alianzas entre lo público y lo privado) lo protagonizó en el año 2005 el intendente de Luján, provincia de Buenos Aires, Argentina. Ante la negativa del Concejo Deliberante de Luján a aceptar una intervención del capital privado para intervenir fuertemente sobre el centro histórico-religioso (área de la Basílica de Luján), privatizando parte del espacio público a cambio de una fuerte inversión, intentó solucionar el conflicto presentando él mismo el proyecto, como ciudadano, al intendente, es decir, a sí mismo. Y así lo hizo: el ciudadano Prince presentó en Mesa de Entradas del Municipio el proyecto, dirigido directamente al Intendente Prince, que lo aprobó. El escándalo fue tal que tuvo que renunciar al proyecto y al poco tiempo a la Intendencia y a su carrera política.⁵⁴

Los ejemplos podrían multiplicarse. Al personal político municipal (y superior también) le faltaban argumentos y herramientas para comprender lo que estaba pasando. Las empresas, en cambio, tenían cuadros formados que conocían mejor las reglas del juego del nuevo escenario desregulado de la globalización.

⁵³ ZICCARDI, ALICIA (2003): *Planeación participativa en el espacio local. Cinco programas parciales de desarrollo urbano en el Distrito Federal, Cromocolor, México*

⁵⁴ Véase *Diario Página12, Buenos Aires, 3 de Mayo 2005: Por un Vaticano privado en Luján.* (<http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-50519-2005-05-03.html>)

30.- Territorio y complejidad.- Ante la conformación de redes mundiales que operan sobre los centros urbanos, a veces por encima del Estado nacional (redes financieras, de servicios, etc), el fragmento urbano puede quedar expuesto, con desventaja, al accionar de sectores o grupos muy poderosos. En estos casos, el adecuado manejo de la escala es la herramienta propia de la disciplina urbana frente a la complejidad del territorio. Pero no es una herramienta de especialistas, habituados a campos disciplinares estancos.

El manejo de la escala permite trabajar en el espacio construido: operación de una epistemología emanada de la práctica misma de la arquitectura y el urbanismo, la escala conduce el pensamiento hacia el terreno de las interrelaciones (espaciales, históricas, estéticas) estableciendo proporciones y facilitando una constante interacción entre proyecto y acto. Busca ante todo articular, proporcionar, relacionar, salvar especializaciones, eliminar compartimentos y posiciones apriorísticas. La escala establece permanentemente sistemas de valoración relativa y construye así órdenes sucesivos que contribuyen a una tarea de mediación de la realidad. Por esa vía las generaciones de fines de los años '60 de la arquitectura italiana (Carlo Scarpa en primer lugar) encontraron una salida a la desorientación en la que terminó la aventura de la arquitectura moderna: restableciendo los vínculos con el entorno, la visión histórica, el sentido más o menos oculto del lenguaje construido y tendiendo puentes entre pensamiento y acción⁵⁵. Si la extensión del concepto de escala a otros ámbitos que el espacial puede parecer arriesgada o forzada, su utilidad en la comprensión del espacio es innegable, y las consecuencias de su abandono fácilmente perceptibles: rupturas del sentido simbólico, pérdida de unidad del skyline, fragmentación del lenguaje formal, se advierten hoy en los centros históricos de cualquier ciudad de América española –poniendo en peligro la herencia patrimonial-, para no hablar de la integración con el entorno natural y otras relaciones ambientales: pérdida de rumbo que es extensible al territorio. El olvido de la cuestión de la escala en el manejo del espacio

⁵⁵ Véase PORTOGHESI, PAOLO (1981): *Después de la arquitectura moderna*, Gustavo Gili, Barcelona

construido no es ajeno a las dificultades de orden territorial y estas dificultades encuentran nueva expresión en el presente. Ahora bien: ¿es posible profundizar en el concepto de escala sin introducir cuestiones culturales (y por ese camino económicas, políticas, éticas)?. Por otra parte: ¿no es posible pensar en una tarea de lectura del espacio que lleve a una reflexión plural? Al eludir ese camino, la teoría de la arquitectura y el urbanismo sólo puede empobrecerse, reduciéndose a la obra aislada, a una historiografía del catálogo y a una actividad teórica paralizada por la tradición. Así la arquitectura y el urbanismo, a pesar de las ventajas de su carácter pluridisciplinar, reducidos a meras técnicas, abandonan un terreno donde, dejando provisoriamente de lado la preocupación por los límites, podrían contribuir a la identificación de las tareas más urgentes de la cuestión urbana.

31.- *Fragmento, ambiente, territorio.*- Si las transformaciones de la economía global cambiaron las prácticas de las disciplinas urbanas, la planificación en particular vio sustancialmente modificado su escenario: alcances del mercado y transformaciones territoriales, herramientas de gobierno y juego político, flujos económicos y modos de producción, tradiciones ideológicas y nuevos actores sociales, todos los elementos cambiaron de sentido. La planificación tradicional se encontró ante la necesidad de una rápida transformación, que algunas ciudades realizaron con éxito hace tres décadas: incorporación de las herramientas conceptuales del planeamiento estratégico, articulación del fragmento en una visión territorial, modernización de las grandes infraestructuras de transporte de pasajeros y de carga, movilización ciudadana en la concepción del proyecto, emprendimientos público-privados, presupuestos participativos, radicación de zonas francas, fueron, entre otras, herramientas que renovaron la práctica de la planificación urbana. En otros casos, la coyuntura fortaleció un planteamiento dilemático: el problema quiso verse como externo, propio de las transformaciones de la economía global y la solución adoptada consistió en negar sus efectos, contra toda evidencia y mientras las condiciones objetivas del hecho urbano cambiaban innegablemente. El resultado en esos casos ha sido un intenso deterioro de la condición urbana local y la declinación del espacio público como escenario común de la sociedad: ámbito de integración social y de construcción política, ámbito donde se verifican las políticas de distribución de la renta, ámbito generador de los

valores que distinguen el hecho urbano como creación civilizadora. ¿Cómo se sale de esto sin caer en interminables discusiones ideológicas?.

En las ciudades latinoamericanas, donde este proceso coincide con una crisis grave del sistema natural: contaminación, inundaciones, colapso de las napas freáticas, pero también con un aumento de la renta urbana en números absolutos (no en su distribución), la incorporación de una dimensión ambiental a la gestión urbana aparece como una necesidad impostergable y tiene una serie de efectos que, desde adentro mismo de la disciplina, expanden la comprensión del hecho urbano: a) Lleva a una mirada histórica (visión prospectiva, atención a las inercias heredadas, con balance y ponderación de daños y beneficios a largo plazo de las decisiones y de las indecisiones); b) Obliga a salir de los nichos tranquilizadores de las “especialidades” (refugios tan soberbios como ineficientes ante el hecho urbano) y por ese camino inaugura la comprensión de la ciudad como fenómeno de alta complejidad; c) trasciende, en fin, las delimitaciones jurisdiccionales y administrativas, facilitando el abordaje del territorio natural en su interacción con el sistema metropolitano (interacción que no reconoce parcialidades de espacio, tiempo o función). Esta cualidad histórica de la dimensión ambiental comienza por una reivindicación de la memoria: memoria del ambiente natural donde la ciudad se instala, memoria del hecho urbano como creación civil, memoria de los proyectos que dieron a la ciudad origen, forma y sentido. Por donde la cuestión urbana vuelve a sus fuentes.

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

IV.- LOS AÑOS SESENTAS. LA INTELIGENCIA CIEGA.

*El prisionero de sus pensamientos
teje y desteje su tejido a ciegas,
escarba sus heridas, deletrea
las letras de su nombre, las dispersa,
y ellas insisten en el mismo estrago:
se engastan en su nombre desgastado.*
Octavio Paz, Máscaras del alba (1958),
en Libertad bajo palabra, (1998)⁵⁶

32.- La muerte de la arquitectura.- A fines de los años '60, después de más de medio siglo de un buen diálogo entre la arquitectura y la ciudad, se ha producido un divorcio entre el pensamiento arquitectónico y el pensamiento urbano. En Saint-Louis, Missouri, EEUU, en 1968, las autoridades ordenan el desalojo del barrio de monobloques Pruitt-Igoe (33 edificios, 2870 departamentos), finalmente demolido en 1972. Se habla de "la muerte de la arquitectura moderna"⁵⁷. En la Argentina, la discusión política polariza todas las discusiones culturales. Es curioso ver cómo, en tiempos de poetas y escritores esencialmente urbanos (Jacques Prévert, Jean-Paul Sartre, Georges Simenon, André Maurois, Jorge Luis Borges, Adolfo Bioy Casares, Ernesto Sábato, Leopoldo Marechal, Juan Gelman) el pensamiento político, social y cultural abandona la reflexión sobre la ciudad. En Buenos Aires, unos pocos siguen citando a Marcel

⁵⁶ PAZ, OCTAVIO: fragmento del poema "Máscaras del alba", que integra "La estación violenta", publicado en "Libertad bajo palabra"(1935-1957), Ed.Cátedra, Madrid, 1998, pág.307

⁵⁷ JENCKS, CHARLES (1977): *El lenguaje de la arquitectura posmoderna*, Gustavo Gili, Barcelona, 1980

Poëte o al último Le Corbusier, vinculando Movimiento Moderno y aproximación al territorio. Este paralelismo termina aquí: en Francia la intensidad del debate intelectual revitaliza el pensamiento arquitectónico y urbano, en un marco de crecimiento que abarcará los “treinta gloriosos años” de la posguerra. Siguiendo el ejemplo de los italianos, influenciados por los aportes de la geografía y la historia, los arquitectos franceses se pondrán a pensar (a re-pensar) la disciplina y, muy tempranamente, la relación entre conocimiento teórico y acción urbana, preparando el terreno para los cambios de fin de siglo: capacidad de integrar el fragmento en el conjunto urbano y el sistema metropolitano en el escenario regional (y aquí las citas podrían multiplicarse: Bachelard, Braudel, Roncayolo, Burgel). *La republique bourgeoise a fait de l’architecte un instituteur d’espaces*, dirá, hacia fines de los 70, Antoine Grumbach: la república burguesa ha hecho del arquitecto un maestro de los espacios: nacido en 1942, Grumbach forma parte de esa generación que busca integrar la ciudad en su historia, el edificio en la ciudad. Sin embargo, si en Francia los campos del conocimiento buscaban un espacio de encuentro, en América Latina la lucha política polarizaba cada vez más las cosas. El pensamiento arquitectónico no escapó a ese drama, y la vacía ficción refugiada en academias y claustros durante las dictaduras no alcanzó a cerrar la brecha. También por eso, con la recuperación de la democracia, la ciudad latinoamericana enfrentó en un estado de absoluta orfandad teórica los nuevos escenarios urbanos.⁵⁸

33.- *Conversación en La Catedral*.⁵⁹ ¿En qué momento la política latinoamericana consolidó su separación entre discurso y hecho urbano? ¿En qué momento el análisis comenzó a ser más un discurrir auto-referido que una formulación de problemas, prioridades y propuestas para la

⁵⁸ Para una rápida crónica de los efectos de la violencia en el debate arquitectónico, véase GUTIÉRREZ, RAMÓN (2014): “La arquitectura en la Argentina (1965-2000) - Parte I - Tiempos de cambio. De la esperanza al pragmatismo”, en *Vitruvius* - Mayo 2014, ISSN 1908-6298 (<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.168/5216>)

⁵⁹ Por la novela de Mario Vargas Llosa (*Conversación en La Catedral*, 1969), que propone desde las primeras palabras, una pregunta devenida central e inevitable, extensible a toda América Latina: “¿En qué momento se jodió el Perú?”

optimización del funcionamiento de la ciudad (en todas sus áreas de influencia)? Hay allí cuestiones de prácticas políticas, sin duda, y, también, persistencia de un saber habituado a un aislamiento de gabinete, cerrado a las transformaciones territoriales (es decir: geográficas, históricas, políticas) que acompañan a los cambios económicos. Lo que ha llevado, en el caso de las políticas urbanas, a una acumulación de saberes compartimentados (práctica política/ experiencia urbanística/ conocimiento económico), con grandes dificultades para integrar las transformaciones urbanas necesarias en políticas públicas explícitas. ¿Hasta qué punto, en fin, ese desconocimiento del territorio –ignorancia de sus lógicas funcionales, de su sentido simbólico, de su evolución morfológica y de la imbricación de sus rasgos formales con la vida de sus habitantes– condujo a la deriva de la política y determinó la aparición --y al mismo tiempo y por las mismas causas— la temprana desorientación y el fracaso de los proyectos de acción directa y guerrilla urbana de las décadas 1960/1970?

34.- *El Bloqueo Tradicionalista*.- Oscar Terán, al abordar el análisis del gobierno del Presidente Illía (1963-1966) y el golpe de estado del General Onganía (28 de Junio de 1966) que le puso fin, habla del "bloqueo tradicionalista", en el Capítulo 8 de su libro *Nuestros años sesentas*: "En las franjas tradicionalistas de la cultura argentina se cristalizó sin contradicciones una sensibilidad integrista que una y otra vez verá amenazados los bastiones del orden cuando sus propios valores nacionalistas, espiritualistas y familiaristas se vean presuntamente carcomidos por los males perversos del divorcismo, la pornografía y también el libre ejercicio de toda actividad intelectual crítica. Estas ideologías no eran novedosas (sus antecedentes podían rastrearse con facilidad en todo el venero antimodernista del catolicismo), y hubiesen permanecido como piezas extemporáneas en una sociedad en proceso de modernización a no ser por su capacidad para ganar predicamento en esferas de poder, y en especial sobre cuadros de unas fuerzas armadas a las que desde diversos sectores de la sociedad civil se sigue visualizando como el último soporte de una nacionalidad de lo contrario condenada a la disolución". Este párrafo muestra la línea argumental que recorre todo el texto: una sociedad

"en el cruce perverso de modernidad y tradicionalismo", cuyos rasgos de modernidad eran frágiles mientras el catolicismo reaccionario permeaba todos los estratos.⁶⁰

Es posible sin embargo pensar que para ese momento estuviera ya instalada la ruptura fundamental sobre la cuestión urbana. En los debates (desde cualquier ángulo y obediencia) están ausentes los cambios tecnológicos y su impacto en la cultura y en la economía: evolución de las comunicaciones y transporte, crecimiento del comercio exterior, evolución del comercio mundial y su relación con las exportaciones, etcétera. En una época caracterizada por la multiplicación de los intercambios, la Argentina dormía el sueño del crecimiento endogámico (salvo algunos artistas e intelectuales de muy reducidos sectores que jugaban en la Galería del Este, el Instituto Di Tella y poco más). En la Argentina, las mejoras experimentadas en casi todos los indicadores económicos gracias a las políticas desarrollistas (aumento del PBI, multiplicación de las inversiones, etc) se hicieron en el marco de una política proteccionista que al mismo tiempo aislaba al país de las corrientes internacionales.

Así, puede pensarse que la identificación del "bloqueo tradicionalista" en los años '60 que realiza Oscar Terán es ya víctima de un proceso que se había jugado en los años '50. Los puntos ciegos de la mirada argentina habían ganado la partida y el debate se mordía la cola, generando la escapada a la violencia que se pondrá en juego hacia fines de la década y sobre todo en los años 70.

No estamos entonces frente a un "bloqueo tradicionalista" sino más bien ante a un caso de "inteligencia ciega", en el sentido de Edgar Morin: "la inteligencia ciega destruye los conjuntos y las totalidades, aísla los objetos de su entorno. No puede concebir el vínculo inseparable entre el observador y la cosa observada"⁶¹. El conocimiento especializado se abstiene de abordar la

⁶⁰ TERÁN, OSCAR (2013): *op.cit.*, pág. 217

⁶¹ MORIN, EDGAR (1990): *Introduction à la pensée complexe*, Ed. Du Seuil, pág.19: "l'intelligence aveugle détruit les ensembles et les totalités, elle isole tous ses objets de leur

globalidad, y en su estudio por áreas estancas y separadas destruye el objeto mismo que pretende estudiar. Se produce entonces, como consecuencia de un cientificismo mal entendido, lo que Orlando Fals Borda llamó "una gran masa de datos e informaciones redundantes, como ocurrió en Estados Unidos entre los positivistas, funcionalistas y empíricos enloquecidos por explicar formas de integración social".⁶²

Sobre las limitaciones del análisis de Oscar Terán y la autocrítica de los intelectuales de izquierda en la Argentina es ilustrativo el trabajo de Marcelo Starcenbaum: "Al momento de realizar un balance de la experiencia de la nueva izquierda intelectual argentina --dice MS--, a pesar de advertir que sus postulados teóricos y sus ambiciones utópicas han sido cuestionados y vapuleados, Terán valora positivamente los impulsos transformadores y emancipadores implicados en dicha empresa. De esta forma, aun explicitando que los proyectos políticos y culturales de la década de 1960 adolecían de algunos 'puntos ciegos', especialmente en lo referente a la tolerancia y la democracia, la relación que los intelectuales establecieron con la política son concebidos como 'una parte de nuestro mejor legado intelectual'.⁶³

Allí reside en efecto el problema. Embarcado ya en una cuestión que es casi de defensa moral de las intenciones, o de ceguera por los resultados, Oscar Terán no advierte sus propios puntos ciegos, que van más allá de observaciones sobre la tolerancia y la democracia, aunque esos puntos ciegos no advertidos las incluyen. Es en efecto el mismo Oscar Terán el que consigna, al pasar, en Nuestros años sesentas, la exaltación del mundo rural americano por parte del

environnement. Elle ne peut concevoir le lien inséparable entre l'observateur et la chose observée"

⁶² FALS BORDA, ORLANDO: *op.cit.*

⁶³ STARCENBAUM, MARCELO (2012): "Historia, política y responsabilidad: Oscar Terán y la autocrítica entre los intelectuales de izquierda en Argentina", en *Revista del Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales* N°51-52, Universidad de La Plata., pp. 143-160

francés Regis Debray en 1964 y su denigración de la ciudad, la democracia y el modo de vida urbano, así como las impugnaciones de Sebrelli, pero no advierte que esto se inscribe en una serie más extensa, que había abandonado ya la relación directa entre la discusión ideológica y la realidad física.

35.- *Plan Director Buenos Aires 2000*.⁶⁴ En Diciembre de 1969 la Oficina Regional de Desarrollo del Área Metropolitana, que dependía de la Secretaría del Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), que a su vez dependía directamente de la Presidencia de la Nación, publicó el Esquema Director Año 2000 del Área Metropolitana de Buenos Aires. El trabajo recogía la experiencia de los planes precedentes, en particular el Plan Regulador de Buenos Aires de 1960, contaba con el aporte de profesionales del urbanismo de la primera línea del país y se basaba en una profusa documentación que pretendía trabajar sobre los datos de la realidad, apartándose de las "opciones utópicas" atribuidas a planes anteriores. Sus rasgos propios más característicos fueron, en primer lugar, la atención prestada al crecimiento NO-SE, es decir sobre la línea de costa del Río de la Plata, en el corredor industrial Rosario-La Plata, por encima de la organización radial que imponía la geografía y la historia, y en segundo lugar la propuesta de una reestructuración y fortalecimiento del sistema vial y de comunicaciones, impulsando el proceso de descentralización y la construcción de un ferrocarril de alta velocidad, una Red Expreso Regional al servicio de esta nueva concepción metropolitana. El documento anunciaba ya la posibilidad de la expansión sobre el viejo Puerto Madero, proponía una multiplicación de los espacios verdes, y respiraba una innegable influencia de la escuela francesa de urbanismo, donde se habían formado muchos de los profesionales del plan, influencia que no se disimulaba, aparecía permanentemente en el texto (el mismo RER, las "metrópolis de equilibrio", la palabra "esquema", las constantes referencias al IAURP- Institut d'Amenagement et d'Urbanisme de la Region Parisienne) y era probablemente una de sus virtudes, por la seriedad profesional que eso suponía. El documento respiraba optimismo y confianza en el desarrollo futuro de la Argentina.

⁶⁴ *ESQUEMA DIRECTOR BUENOS AIRES 2000, CONADE-Presidencia de la Nación, Buenos Aires, Diciembre de 1969.*

En la página 83 (Capítulo V: la evolución previsible) se dice por ejemplo que los ingresos netos del habitante del área metropolitana se duplicarán en el año 2000: "esta duplicación, a primera vista sorprendente, se alcanza con una tasa de crecimiento económico del 2,3% anual, hipótesis sin duda excesivamente conservadora". En ese optimismo reposa, sin duda, la hipótesis de que el desarrollo sobre el corredor industrial NO-SE sería capaz de imponerse sobre la estructura radial de la geografía y la historia. Las cosas no fueron así, como se sabe ahora, y la economía argentina vivía el comienzo del fin de una larga época de bonanza (aunque con altibajos). Lo que lleva a otro aspecto que vale la pena destacar sobre este trabajo. El Esquema Director nació en el CONADE durante el gobierno del Presidente Illia (1963-1966) y sufrió profundas modificaciones en la composición de sus integrantes después del golpe de estado del Gral. Onganía (1966) y la supresión de garantías constitucionales vividas a partir de entonces. La represión política iniciada por el gobierno del Gral. Onganía no se limitó a la clase obrera (como en experiencias anteriores) sino que se dirigió también a la Universidad de Buenos Aires. Un mes después del golpe, la llamada Noche de los Bastones Largos (29 de Julio de 1966: ingreso violento de la policía a la Universidad) dio lugar a la expulsión de más de 1500 investigadores, muchos de los cuales abandonaron el país. Comenzó así un singular hostigamiento a la cultura, a la investigación y a la vida universitaria que culminó en Mayo de 1969, cuando las fuerzas armadas reprimieron violentamente manifestaciones de estudiantes y obreros en la ciudad de Córdoba. De lo que resultan por lo menos dos consideraciones. Primera consideración: el equipo que finalmente entrega el documento final del Esquema Director había perdido para entonces a muchos de los profesionales que lo integraban y acompañaban al comienzo (quizás eso explica la repetida frase "este trabajo no es utópico y acepta la realidad", a veces fuera de lugar y en principio obvia). Segunda consideración: el equipo había perdido también la capacidad de evaluar la descomposición política, los anuncios malos de la economía y algo esencial para el tema que nos ocupa: los indicios de la globalización de la economía, fenómenos que alterarían pronto todos los pronósticos. Así, el Esquema Director, el último gran intento del Estado de pensar una planificación del crecimiento urbano a treinta años, nació herido en el ala y ciego a las tendencias más de fondo de la realidad que pretendía planificar.

36.- Nuevo Puerto Madero.- Hacia los años 1990, el deterioro de la economía y la caída de la actividad en el antiguo Puerto Madero acompañan el envejecimiento de los análisis urbanos y territoriales. Puerto Madero es sin duda para entonces un puerto que sufre el anacrónico diseño de sus diques, que lo inhabilitan para las nuevas características de la carga marítima (grandes buques, contenedores). En lugar de alertar sobre el devenir de la ciudad, estos hechos proporcionaron los argumentos para su privatización e incorporación al mercado inmobiliario, que será puesta en marcha desde fines de los años '80 y materializada en los '90. Contrariamente a lo que se argumentó en Buenos Aires, la liquidación de la actividad no fue un destino inevitable de los puertos viejos (¿hay puertos "nuevos"?). Durante esos mismos años fue muy otra la política seguida por ejemplo por Montevideo, que conjugó medidas tradicionales de planeamiento urbano con la renovación del puerto y el posicionamiento de Montevideo en el escenario regional. Los gobiernos de Mariano Arana (1994-2005) y Tabaré (1990-1994) Vazquez impulsaron paralelamente un debate muy serio y sin anteojeras ideológicas sobre los efectos de la globalización en las ciudades. La Asociación Internacional Ciudad y Puerto (Association Internationale Ville et Ports), que reúne la red mundial de ciudades portuarias, realizó su sexta conferencia internacional en Noviembre de 1997 en Punta del Este, ante la indiferencia o incompreensión de Buenos Aires. Así, desde fines de los años '90, crecerá "la participación del Puerto de Montevideo en el negocio regional de contenedores (...), logrando en el año 2008 una participación del 22% en el movimiento total regional (puerto de Buenos Aires + Exolgan, Río Grande y Montevideo). Esta cifra sustenta el concepto de consolidar el Puerto de Montevideo como nodo logístico y de lograr el objetivo de complementariedad entre los puertos".⁶⁵

37.- Hacer y saber.- La acción política, en todas sus formas, supone o exige el conocimiento profundo del territorio, y quizás algo más: la intuición de las posibilidades del territorio. La acción política, cuando por razones coyunturales debe recurrir a las armas, no renuncia sino que ahonda la necesidad de esas condiciones y saberes. Sin embargo, en una América Latina de

⁶⁵ (http://www.cepal.org/transporte/noticias/noticias/9/37629/Uruguay_Montevideo.pdf)

gobiernos autoritarios cuando no dictatoriales, la guerrilla urbana, que fue al comienzo (o debió ser) una forma de resistencia a la opresión, ignoró, tanto como los gobiernos que combatía, no sólo los incipientes procesos de integración económica global, que comenzaban a impactar sobre las grandes estructuras urbanas, sino también los rasgos culturales históricos del espacio urbano, que hubiera sido inteligente preservar: libre anonimato del habitante urbano, seguridad del espacio público, circulación de la información, producción e intercambio de conocimiento. Demasiadas veces, las acciones de la guerrilla urbana latinoamericana fueron acciones de una sola vez, “one shot time” que al realizarse destruía las condiciones que lo habían hecho posible y, al mismo tiempo, alertaba sobre los puntos débiles del poder que pretendía combatir, con resultados deplorables, en una creciente inferioridad de condiciones. La acción así concebida anulaba las ventajas propias del espacio urbano, aislaba a los militantes, dificultaba al máximo la acción política y, a largo plazo, era una acción de suma cero. Los “cuadros militares” de esas organizaciones se convertían en verdaderos comandos clandestinos, una élite protegida y aislada por una compleja y al mismo tiempo siempre insuficiente infraestructura de seguridad. Los “militantes de superficie” (la expresión misma señalaba el problema) hacían política como podían, en terreno minado, sin cuartel y sin retaguardia. (En el caso de la conducción de los Montoneros —la organización armada de la izquierda peronista— esa lógica se llevó al extremo: después de 1976 la “conducción” daba sus órdenes desde el exterior).

Hay en esta historia una cuestión metodológica de fondo, una cuestión de concepción teórica, cuando el territorio deja de ser fuente de conocimiento y no es ya recorrido ni reconocido y los modos de interpretación del espacio y la estructura urbana no dan ya cuenta cabal de la realidad de la ciudad. Tema central de un debate sobre el conocimiento que escapó por completo a la militarizada conducción de la vanguardia. En esos años, los conceptos de centro, periferia, hinterland, infraestructuras básicas, áreas residenciales o industriales, cambian de sentido y ganan complejidad, en directa relación con una transformación territorial que al poner en las ciudades los puntos centrales de un sistema de flujos globales --sin que por eso desaparezca el orden territorial pre-existente-- transforma las relaciones heredadas y amplía o recorta las funciones de los centros tradicionales no ya solamente en función de su tamaño o peso

económico sino también y especialmente en función de su estrategia de desarrollo frente a los nuevos escenarios. En general la política local, en Buenos Aires y en México, entonces y ahora, ignora estos procesos. Son así soslayados los signos que la economía imprime al territorio y factores decisivos como la confianza y expectativas de la sociedad, la preparación para la elaboración consensuada de los lineamientos del modelo de desarrollo y sus herramientas, la agilidad en la respuesta ante la crisis y la búsqueda de una visión estratégica en la formulación de políticas públicas orientadas a prevenir y moderar conflictos: cuestiones propias de la cultura urbana.⁶⁶

38.- Despilfarros.- La revolución tecnológica torna más flexible el dispositivo urbano y amplía sus posibilidades. Así, la ciudad puede volver a ser el hecho cultural que fue históricamente, en un proceso que gana complejidad e incluye lo productivo pero lo trasciende (no ya Manchester o Chicago, ciudades de gran especialización en sus orígenes, sino, otra vez, una compleja centralidad cargada de significados). Así, para decirlo con palabras del urbanista francés Guy Burgel, la crisis urbana ocurre más en nuestras cabezas que en nuestras ciudades: nuestras construcciones intelectuales han sido más lentas que los cambios de la realidad y no hemos sido capaces de captar las lógicas de la ciudad actual.⁶⁷

En ese contexto, ¿cómo entender el desarrollo del sistema urbano? ¿Cuál es el modelo de interpretación que mejor representa los cambios en curso y las transformaciones deseables? Cuando hablamos de sistema espacial nos referimos a un conjunto de elementos inter-actantes. Un sistema es una totalidad, tiene límites. Los sistemas pueden representarse, son susceptibles de formalización matemática, pueden evolucionar y eventualmente desaparecer: son herramientas conceptuales para explicar las localizaciones en el espacio. Cuando hablamos de

⁶⁶ Para el debate político actual en torno a los años setentas, véase: FERNÁNDEZ MEIJIDE, GRACIELA (2013): *Eran humanos, no héroes, Sudamericana, Buenos Aires*, y LEIS, HÉCTOR RICARDO (2013): *Un testamento de los años setenta*, Katz, Buenos Aires

⁶⁷ BURGEL, GUY (1993): *La ville aujourd'hui*, Hachette, Paris

modelo hablamos de un punto de llegada provisional en la construcción del conocimiento. Un modelo es una representación: la representación simplificada de una realidad, que le da sentido y permite entenderla. ¿Cuáles son los cambios que permiten hablar de la necesidad de un replanteo teórico en la observación del sistema urbano y anuncian nuevas tendencias y cambios en los modelos de crecimiento?. Una serie de transformaciones, estudiadas por autores como Saskia Sassen, Guy Burgel, Francois Ascher, Manuel Castells, Michel Bassand y otros –no agotadas en ningún caso y algunas apenas en sus primeras etapas- caracterizan el contexto urbano internacional de las últimas décadas⁶⁸:

-- Recomposición espacial de las actividades económicas a escala planetaria, liberadas de límites jurisdiccionales y necesidad de recursos naturales inmediatos. La internacionalización de las actividades productivas y comerciales de las empresas transnacionales ha ocupado espacios más amplios que los nacionales, tomando especialmente como referencia los bloques regionales.

-- Creciente importancia de los sistemas internacionales de comunicaciones y transporte, pero también de la capacidad local de innovar y crear sinergia. El avance de la revolución científico-tecnológica y el abaratamiento del costo del transporte ha permitido intensificar las relaciones económicas entre diferentes países y regiones.

-- Importancia del conocimiento en la nueva economía. Aparición de nuevos polos de atracción: infraestructura de servicios y transporte/ centros de estudio e investigación.

⁶⁸ Cf. SASSEN, SASKIA (1991): *La ciudad global*, Eudeba, Buenos Aires, 1999
ASCHER, FRANCOIS (1995): *Metapolis ou l'avenir des villes*, Ed. Odile Jacob, Paris
CASTELLS, MANUEL / BORJA, JORDI (1997): *Local y global*, Taurus, Madrid
BASSAND, MICHEL (2004): *La metropolisation de la Suisse*, PPUR, Lausanne
BURGEL, GUY (1993): *op.cit.*

Estos factores han impulsado la aparición de nuevos procesos de integración económica intrarregional, procesos que se postulan como las herramientas más eficaces para insertarse en el proceso de la globalización de los mercados a escala mundial. Siguiendo a Manuel Castells, regionalismo y globalización son en este sentido aspectos complementarios y no contradictorios. Es a través de la definición y realización de espacios económicos integrados (con tendencia a constituir redes productivas y comerciales de carácter regional) que se constituye el nuevo sistema productivo global y se reorganizan los mercados. Estos cambios a escala global influyen en las modalidades de construcción del espacio urbano, que conoce ahora fenómenos de:

- a) Fragmentación y división social del espacio urbano. Crisis de los modelos funcionalistas que organizaron las ciudades en sistemas interrelacionados según funciones, servicios, distancias. Intensa recomposición social/ marginación durable de grupos sociales. La liberalización de los flujos financieros internacionales determina una integración financiera entre mercados de capitales, con efectos visibles sobre la ocupación del espacio.
- b) Impacto creciente de las firmas transnacionales en los procesos de urbanización por sobre los Estados y políticas públicas. Influencia de los grandes operadores privados en la conformación del nuevo urbanismo. Debilidad relativa de los organismos municipales.
- c) Inicio de nuevas formas de urbanización: fragmentación/ polarización/ reticulación (F. Ascher). La fragmentación y división social del espacio conduce a un fenómeno de polarización sobre un continuo urbano en crisis. La interconexión es una nueva noción clave. Aparecen regiones como “redes”. Sobre un contexto empobrecido (en América Latina) se extiende un conjunto metropolitano disperso pero articulado, en un proceso de reticulación que vincula nuevos y antiguos polos de desarrollo urbano.

Esta (incompleta) enumeración es relevante sólo por defecto. La atención y el seguimiento de estos procesos, como medio para guiar la construcción de políticas urbanas, han estado ausentes por demasiado tiempo en la agenda política latinoamericana. En general, asesores, estudiosos, urbanistas, son contratados pero poco escuchados y sus propuestas suelen pesar menos que la coyuntura política. Disenso que en última instancia remite a la distinta naturaleza de los ámbitos de pertenencia y producción y habla de este divorcio entre la sociedad y el proyecto urbano. En el caso de México, dirá en un artículo el urbanista y ex-funcionario Emilio Pradilla: "Las dificultades para la aplicación coherente y coordinada del POZMVM (Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México) fueron notorias, por la debilidad e insuficiencia de los instrumentos de la Planeación, las diferencias de la normatividad urbana de ambas entidades y la presencia de intereses económicos y políticos locales no coincidentes con los objetivos comunes y concertados del desarrollo urbano". Y, más recientemente, en un reportaje: "Es a partir de una crítica profunda y exhaustiva, no propia de los políticos, que podemos ir diferenciando de qué estamos hablando, qué conceptos podemos asumir y qué conceptos no debemos asumir. Los políticos por lo general ni son muy críticos ni son muy profundos".⁶⁹

39.- Buenos Aires años sesentas: la religión Gánica. La década de 1960, hasta la irrupción de la dictadura de Onganía (28 de Junio de 1966) fue, en el recuerdo de los argentinos, quizás la última buena época de país. Los datos estadísticos de empleo, educación, salud, funcionamiento de los servicios públicos, eran todavía entonces comparables –con ventaja en muchos casos– con los datos promedio de Europa. Otros datos eran menos auspiciosos. Fue la época del fracaso del régimen inaugurado por la Revolución Libertadora en 1955 (proscripción del peronismo e instalación de una democracia restringida); una época de crisis para las industrias Di Tella y apogeo del Instituto Di Tella, orientado a promover una vanguardia artística obsesionada por los happenings, la frivolidad y la figuración. La época de la revista satírica Tía Vicenta (1957-

⁶⁹ PRADILLA COBOS, EMILIO (2005): "Zona Metropolitana del Valle de México: megaciudad sin proyecto", en *Revista Ciudades* 9, México. Más recientemente, entrevista realizada por Victor Delgadillo, en *Revista Andamios*, Vol. 10, N°22, Mayo-Agosto 2013.

1966) y la creación y divulgación de estereotipos sobre la clase media, con gran éxito de público y considerable influencia acompañada de un profundo escepticismo político y admiración por las Fuerzas Armadas por parte de esos mismos sectores. Fue una época de decidida politización de los sindicatos, que abandonaron (si la tuvieron) toda práctica de innovación tecnológica y radicalizaron sus demandas aún al precio de destruir, por no renovarlos, sus medios de trabajo, como en el caso de los ferrocarriles, caídos en una pendiente de obsolescencia de la que ya no se recuperaron. Es la última época brillante de la Universidad Nacional, que al mismo tiempo no advirtió los profundos cambios en marcha (en las comunicaciones, en el comercio internacional, en la producción agrícola-ganadera) que transformaban las prácticas conocidas, con consecuencias masivas para el país pocos años después. Fue, en fin, la época de un generalizado e intenso desprestigio de las instituciones de la República, acompañado de una radicalización política sin límites de amplios sectores ilustrados de las clases medias. No es seguro que el balance de estos procesos sea positivo. El período terminó con el golpe de estado de 1966, un escepticismo generalizado y la más extensa emigración de profesionales y científicos conocida hasta entonces en el país. (Para no ir a fuentes más "serias", que sobre estos temas abundan, recordemos a Federico Peralta Ramos, artista de Buenos Aires, ganador de la Beca Guggenheim que se hizo famoso por su original manera de emplear los recursos asignados, promotor de la Religión Gánica : *hacer siempre lo que uno tiene ganas, creer en el gran despelote universal, no mandar, no endiosar nada, regalar dinero y dejar a Dios tranquilo*. Entre happenings, exposiciones de arte, entradas al hospital psiquiátrico y la Beca Guggenheim, es posible que Federico Peralta Ramos represente a los años '60 de la Argentina más de lo que creemos).⁷⁰

En otro plano y en otro lugar, el mexicano Octavio Paz diría más tarde, refiriéndose a su propia experiencia, “entre cosmopolitismo y americanismo, mi generación cortó por lo sano: nuestro

⁷⁰ FPR (1939-1992) véase: (http://www.clarin.com/tema/federico_peralta_ramos.html)

salto ha sido dentro de nosotros mismos”⁷¹. Salto al interior de sí mismo, actitud que era también una renuncia y, a veces, un desafío: unos se sumergieron en una exploración personal, otros se sumaron a las tormentas que se preparaban. Triunfo de un pensamiento irracional, intuicionismo, encandilamientos simétricos ante los focos enceguecedores del Este o del Norte: formas todas de abandonar una cuestión quizás interminable, la construcción de una modernidad en los bordes. Quizás en ese momento se profundizó la divergencia. Quizás entonces se entró en ese camino en el cual, para citar a Rodolfo Walsh, “la teoría galopa kilómetros delante de la realidad y la vanguardia corre el riesgo de convertirse en una patrulla perdida”.⁷²

40.- *El proyecto y la foto*.- En torno a la dimensión política de la cuestión urbana, el recurso a modalidades mediáticas --usado hasta el cansancio por los desorientados políticos municipales (la foto en lugar del proyecto)-- fue la modesta astucia que permitió eludir el trabajo que hacía falta, el trabajo de ir más allá de la constatación de los daños y devolver a la política su función esencial de producir lecturas inteligibles de la sociedad, para lo cual es necesario esforzarse en entender los cambios tecnológicos, económicos y políticos que desde fines de los años 80 transformaron los escenarios urbanos. Tarea sin duda ingrata, sobre todo después de la tragedia ocurrida en los `70: las dictaduras que destruyeron, con tanta crueldad como estupidez y ceguera histórica, una posibilidad cierta de modernización. Con la globalización (revolución tecnológica de las comunicaciones, expansión de los mercados, cambios en los modos de producción, protagonismo de las ciudades), a aquella pérdida se sumaba otra y una inmensa mutación de sentido oscurecía el horizonte. El desconcierto resultante signó los ámbitos de la política de los primeros años `90. Queriendo salir de esa incertidumbre, la política como espectáculo elaboró su discurso con los elementos del deseo y manifestaciones de buena

⁷¹ PAZ, OCTAVIO (1974): *Los hijos del limo. Obras completas, Tomo I, FCE, México, 1993, pág. 462*

⁷² WALSH, RODOLFO (1979): *Los papeles de Walsh, Cuadernos del MPA, México*

voluntad: procedimiento mágico que no resistió la racionalización impuesta por la prueba de realidad que acompaña al ejercicio del gobierno.

En un continente mayoritariamente urbano, donde las ciudades concentran la población y la riqueza, entender la ciudad en su múltiple condición histórica, social, productiva, es enfrentarse a la necesidad de pensar su evolución, reflexionar sobre los impactos de la economía global, elaborar estrategias de transformación territorial y reparación ambiental, incorporar nuevas formas de participación social. La dificultad reside en que la política local enfrenta con desconfianza la cuestión de la ciudad, cuando no la reduce a una aritmética de recuentos de parroquia o especulaciones inmobiliarias.

41.- *Diálogos de sordos.*- ¿Por qué Buenos Aires no ha sabido tomar la oportunidad que le ofrecían los nuevos escenarios globales? El puerto ha perdido protagonismo. La villas miseria han aumentado en habitantes y en suelo ocupado. ¿Por qué se han cumplido en Buenos Aires las peores condiciones del desarrollo neoliberal (concentración, exclusión) cuando, al mismo tiempo, la ciudad ha visto crecer su economía y cuenta con la tradición social y herramientas conceptuales necesarias para reelaborar y reconstruir los mecanismos de distribución? Dejando de lado la polémica sobre los métodos de las disciplinas urbanas, y la necesidad de integrar una visión estratégica global al plan urbano, conviene insistir en el balance de una discusión que ocupó los primeros años de la democracia: la discusión sobre la Modernidad. Discusión que fue muchas veces reducida a una negación de las transformaciones globales en curso, a una mal ejercitada nostalgia o a una desvalorización de la Modernidad, y preparó así, sin quererlo, el retorno a un individualismo negativo.

Si es cierto que el proceso de construcción de la Modernidad supuso pasar por la acción purificadora de la razón crítica (en el camino quedaron los representantes del mundo antiguo y los variados espacios que los albergaban), no hay quizás -en lo que nos concierne- mayor ejemplo que el dispositivo urbano de la Ciudad de Buenos Aires: rígido enclave colonial

suavizado, primero, por una geografía hospitalaria y, después, por los lujos y los equipamientos de la República cosmopolita agroexportadora (grandes parques y hospitales públicos, trenes y subterráneos, escuelas y universidades). Eso produjo una ciudad amable y pareja, con lugares para el ocio y la convivencia, sin duda, pero severamente organizada desde sus inicios: damero, lógica ferro-portuaria, áreas estrictas de gobierno, residenciales, productivas. El dispositivo urbano resultante no es inocuo. Como lo recuerda la vieja crítica social del XIX, el orden burgués admite una doble lectura: dispositivo para el control social: exclusión disfrazada / dispositivo integrador: inductor de igualdad. Buenos Aires no escapa a esa interpretación y puede pensarse que, en este tiempo de innovación tecnológica y polarización social, las cualidades duales de la ciudad alcanzan un momento de tensión. Hasta hace dos o tres décadas, Buenos Aires soportaba el reproche de su cosmopolitismo: los porteños miraban obsesivamente a Europa. En aquellos debates que hoy sabemos ingenuos y trasnochados (el mundo iniciaba su tercera revolución industrial mientras nosotros peleábamos quizás la segunda), la ciudad porteña parecía naturalmente orientada al exterior. La irrupción de la economía global se ha encargado de destruir aquella imagen. Como en el siglo XIX, Buenos Aires - la hermana mayor de las ciudades argentinas - parecía favorecida por los nuevos escenarios: todo, desde el pensamiento fundacional (Sarmiento, Alberdi, Mitre) hasta la formación unitaria que concentra en la capital el grueso de la actividad económica y cultural. Desde el nivel general de educación (hoy en caída libre) hasta la multiplicación de redes profesionales mundiales (entre exilios políticos y emigraciones), todo parecía confluir en un momento favorable. Buenos Aires, cabeza de una organización territorial enfrentada a la necesidad de renovarse, podía aspirar a comprender las ventajas y riesgos del momento: podía aspirar a actuar para aprovechar las primeras y combatir los segundos. Las cosas no fueron así. La oleada globalizadora encontró en Buenos Aires un dilema: aceptación acrítica o negación cerril. Esa debilidad estratégica de la ciudad central ha tenido diversas consecuencias en el conjunto metropolitano y propone interrogantes sobre el futuro de su capacidad como mecanismo de cohesión social y como puesto de mando regional. ¿Estamos hoy -en Buenos Aires- ante un proceso en el que la periferia cuestiona el modelo territorial y asume tareas de centralidad (puertos privados, universidades del conurbano, nuevos centros de decisión metropolitana, unión de municipios a la búsqueda de economías de escala, emigración de empresas)?

42.- Deberes de la memoria.- Una estrategia de desarrollo supone una profunda reflexión sobre el territorio, sobre su geografía y su historia, como lo supo el romanticismo del siglo XIX que nutrió el pensamiento fundacional de la República (del '37 al '80) y desarrolló después el siglo XX. Así, una estrategia no puede ser amnésica, porque sólo la asimilación del pasado permite imaginar el futuro. Sólo después de su incorporación a la conciencia puede pensarse en dominar el rumbo, corrigiendo la deriva producida durante la tormenta. La memoria, así entendida, no es sólo un imperativo ético del ser: es una condición necesaria del devenir.

Desde esta perspectiva, la debilidad de la propuesta estratégica de Buenos Aires anuncia problemas mayores. En las actuales condiciones de cambios rápidos, las ventajas comparativas de los territorios en el escenario global no son algo dado: son algo a construir, desarrollando respuestas competitivas propias. En la siempre difícil definición del modelo es imprescindible una mirada a largo plazo. Esto no se logra sin una honesta inmersión en el pasado. Así, puede pensarse que las dificultades estratégicas de Buenos Aires no son una simple cuestión de metodología urbanística. Esa metodología supone un proyecto. Una fuerte visión debe impregnar la estrategia de la ciudad entendida como dispositivo productivo, mejorando su calidad de vida y optimizando sus infraestructuras, combinando urbanismo tradicional y planificación estratégica. Esa demora, esa ausencia de política regional, deteriora paso a paso el sistema entero de ciudades argentinas. En Buenos Aires, una larga costumbre de planeamientos dilemáticos impregna toda discusión sobre los nuevos escenarios: incapacidad para mediar entre diferencias, evitando convertirlas en disidencias y rupturas. ¿Es aventurado suponer que esta prolongada práctica es hoy el mayor obstáculo hacia una inserción positiva de la ciudad en el escenario global? Buenos Aires, modelo exitoso del paradigma de la sociedad industrializada en América Latina durante la primera mitad del siglo XX, corre el riesgo de moverse con demasiada lentitud en la transición y, en consecuencia, perder la ventaja que en principio le otorga el capital humano acumulado y la estructura urbana heredada.

V.- HISTORICIDAD DEL PENSAMIENTO URBANO HISPANOAMERICANO

Me durmieron con un cuento...

y me he despertado con un sueño.

León Felipe, Contadme un sueño (1950)⁷³

43.- (Des)tiempo de ciudades.- Las ciudades de América Latina fueron, desde su fundación, puestos de mando muy conscientes de su función territorial. Hoy el escenario global ha sido modificado por los resultados de una serie de cambios desarrollados en las últimas cuatro décadas sin que en América Latina la percepción general lograra relacionarlos y advertir la profunda transformación que, en conjunto, significaban. Su aparición adquiere una inesperada connotación de coherencia al revelar profundos anacronismos en las políticas continentales y el vínculo cada vez más estrecho entre desarrollo económico-social, equilibrio ecológico y crecimiento urbano: elementos bajo los que podemos percibir el pulso de luchas políticas de otras épocas, hoy validadas por la historia. Muchas demandas de los años sesentas y setentas, entonces disruptivas, son hoy, en más de un sentido, una necesidad del desarrollo: la búsqueda de formas complejas de democracia que otorguen nuevas responsabilidades a los ciudadanos y por ese camino los involucren en la producción, la atención a los problemas ambientales y la preocupación por el equilibrio ecológico, junto a la creación de asociaciones transnacionales orientadas a la conformación de nuevas regiones económicas, el incremento del comercio mundial, la extensión de las comunicaciones y el desarrollo de nuevas técnicas de transporte, son rasgos del momento histórico ante los cuales las grandes ciudades latinoamericanas podrían contar con ventajas comparativas (en la inserción territorial, comunidad de tradiciones culturales, lengua y diseño urbano, posibilidades de su tejido productivo), a condición de

⁷³ FELIPE, LEÓN (1950): *op.cit.*

integrarlas a un proyecto común. Son éstas las condiciones básicas de un proyecto a identificar y construir.

Cuando comenzaron a hacerse evidentes las señales de la globalización, dos rasgos destacaron: fragmentación de los espacios nacionales y resurgimiento de caracteres locales / difuminación de las fronteras y generalización de modelos universales: la homogeneidad y al mismo tiempo la diferencia. En 1988, la Unesco sacaba una publicación dedicada a las Interconexiones entre lo local y lo mundial y es posible recordar a Zbigniew Brzezinski, que desde fines de los años '60 hablaba de la Era Tecnocrática, mientras los intelectuales latinoamericanos seguían enfrascados en la (anacrónica) defensa o refutación de concepciones como la Teoría de la Dependencia y la lucha entre centro y periferia en el capitalismo⁷⁴. Conviene recordarlo porque posiblemente la cuestión esté detrás de una polémica que ha retrasado en América Latina la comprensión de los cambios en la economía global y la elaboración de políticas capaces de combatir sus consecuencias. Uno de los rasgos de esa polémica es la concepción de globalización e identidad local como fenómenos opuestos, cuando son complementarios: distinción esencial, porque actúa directamente sobre las ciudades. Globalización y espacios nacionales responden sin duda a paradigmas muy distintos, pero sería difícil elegir entre la segmentación- espacial, social, cultural- de la producción fordista (especializaciones estrictas, jerarquías, zonning) y la actual, con redes que intercomunican a escala planetaria y dejan fuera mundos enteros. Hoy más que nunca las grandes ciudades y sus áreas de influencia son territorios privilegiados, dotados de historia, identidad, conocimiento, capitales e infraestructura, espacios muy complejos, verdaderas interfaces entre lo global y lo local. La experiencia parece premiar la gestión de aquellos gobiernos que han sabido articular la gestión urbana tradicional con la elaboración de un proyecto urbano estratégico de proyecciones regionales, frente a aquellos otros que mantuvieron políticas reticentes, tímidas u oportunistas frente a los desafíos y riesgos de la globalización. Allí donde se elaboró una estrategia público-privada para encarar las transformaciones, fueron menores los efectos negativos del cambio:

⁷⁴ *RISS N°117-Abril 1988, Interconexiones entre lo local y lo mundial, UNESCO*

son los casos de las ciudades de América del Norte (Seattle, Montreal) primero, Barcelona, Madrid o París más tarde y, más recientemente, Berlín o Bilbao. Esos mismos casos muestran que es allí donde el Estado municipal supo conservar la mayor parte de sus prerrogativas y facultades de control del proceso de crecimiento urbano, al precio de transformar su autoridad tradicional en una ágil capacidad de creación de consenso y generación de proyectos.

44.- Si éstas son las condiciones esenciales de la estrategia urbana necesaria, los elementos que participan son numerosos, y su peso depende del grado de desarrollo alcanzado en cada escenario regional: a) estrategia urbana propositiva; b) políticas públicas que favorezcan la formación de nuevos actores; c) Estado organizador y promotor son las palabras de esta cuestión. El horizonte de la híper comunicada sociedad de nuestros días (un horizonte de alcances globales, trabajado por intercambios de todo tipo), está cambiando antiguos modos de funcionamiento de la ciudad y erosiona de manera creciente el espacio público urbano: si el nuevo orden económico mundial contiene una amenaza, es la amenaza de la fragmentación de la sociedad, realizada mediante mecanismos de exclusión y marginación, por lo general indirectos y casi siempre solapados. El escenario de esa pugna es la ciudad, dispositivo de integración social agredido por una combinación de nuevas tecnologías de comunicación y transporte y distribución crecientemente desigual de la renta, que sufre la degradación de sus elementos básicos (la calle, la plaza, la escuela pública, los parques, los edificios y lugares públicos de intercambio) y la fragmentación y privatización de su ámbito público.

Este proceso es político antes que económico, aunque la degradación del espacio público tenga consecuencias económicas. No es una necesidad insoslayable de la globalización, como tampoco es, por otra parte, una condición exclusiva de las políticas neoliberales. La voluntad de integración social que conformó los espacios públicos urbanos no fue una necesidad inevitable del desarrollo de las ciudades sino la expresión de una voluntad cultural. Observando el panorama urbano mundial anterior a la globalización económica, pueden identificarse los casos premonitorios de aquellas ciudades que descuidaron sus espacios públicos integradores, sin por eso perder eficiencia económica dentro del sistema mundial: el deterioro del espacio

público en la ciudad de México es probablemente uno de los más claros ejemplos de esta temible posibilidad. El espacio público es el dispositivo más antiguo de construcción de la conciencia cívica, el ámbito de elaboración de la ceremonia colectiva de la sociedad. En nuestros días, su preservación es una opción y una tarea ante todo política. Allí se desarrolla el conflicto más reciente de los derechos civiles, en la preservación de los espacios que garantizan la posibilidad de intercambio y, en consecuencia, de integración y movilidad social. Sin duda, este derecho a un espacio público común, el libre acceso a la información y la seguridad de un piso mínimo de ingresos son cuestiones estrechamente vinculadas, que se interrelacionan y potencian recíprocamente, pero la incorporación de una dimensión cívica, y en ese sentido social, a la cuestión ambiental urbana es una necesidad de nuestro tiempo, que reconstituye el valor democrático de la ciudad en su sentido más antiguo y le otorga toda su complejidad, en una época de profunda revolución tecnológica, que crea verdaderas autopistas (reales y virtuales), y un nuevo sector de habitantes urbanos que observa el correr de los flujos (virtuales y reales: información, dinero, automóviles, mercaderías) desde los márgenes. Esta realidad supera --sin por eso vaciarlas de sentido pero haciendo necesaria su inserción en un nuevo marco de interpretación-- las demandas tradicionales de los movimientos ambientalistas, (reclamo de plazas y jardines, mayor forestación, lucha contra la contaminación del agua, el aire y el suelo), en una realidad que comienza a caracterizarse por un proceso de descomposición social, visible en el centro de las ciudades tanto como en la periferia, cuyas víctimas ya no son reprimidas de manera directa (como hace unas décadas) sino que sufren un efecto devastador silencioso de progresiva marginación, en un espacio que poco a poco la sociedad tiende a percibir como ajeno. Revertir esta situación supone la puesta en marcha de una decisión política para actualizar el valor social del dispositivo urbano público, promover la elaboración de políticas públicas en ese sentido y, en definitiva, instalar en la primera línea de las políticas municipales la necesidad de promover el desarrollo del equipamiento urbano (reorientando recursos, diversificando la oferta), renovando la función civilizadora del espacio público de la ciudad.

45.- La mirada ambiental.- La preocupación por el ambiente aparece en el mundo contemporáneo como la última utopía: cuestiones sociales, económicas, políticas, convergen en esa mirada abarcadora. Al mismo tiempo, la cuestión ambiental queda frecuentemente relegada a discusiones en cierto modo marginales, como si emergiera con dificultad de un vasto proceso des-legitimador: exigencia legal menor; pieza decorativa del discurso electoral; caballito de batalla de sectores políticamente escépticos. Otorgar a la mirada ambiental su dimensión compleja es ya una operación cargada de significado: es restituirla su potencia crítica, reconstituirla en un pensamiento urbano que retoma la corriente histórica (Patrick Geddes, Marcel Poëte, Lewis Mumford, Gaston Bardet): revaloración de la inducción como herramienta epistemológica, análisis morfológico del espacio construido, mirada histórica sobre el presente. Es el camino fundacional del urbanismo moderno de comienzos del siglo XX, retomado en los años 60 por Tomás Maldonado (entre otros) y continuado, en un esforzada búsqueda de soluciones urbanas viables, por escasos pioneros más o menos aislados. Al integrar la mirada sobre el fragmento en el universo global que le da origen y sentido, la base empírica de la reflexión se presenta cargada de elementos teóricos. Gregorio Klimovsky habla de un "salto inductivo" cuando, "a partir de los datos de la experiencia, accedemos a teorías que permiten explicarla"⁷⁵. Klimovsky concede así validez epistemológica al método inductivo entendido como estrategia generadora de hipótesis generales a partir de ciertos datos. Esta fecunda herejía teórica tiene antecedentes: la llamada "inferencia conjetural" entendida como proceso de pensamiento reconstructivo por el cual se llega a hipótesis más o menos probables a partir de determinados datos de la realidad; la abducción de Charles Pierce, razonamiento cuyas conclusiones son solamente probables y orientadas a la obtención de nuevos conocimientos. Conjunto de operaciones por las cuales se pasa de datos parciales de la realidad a un conocimiento superior de carácter probable, proceso ya estudiado en 1913 -desde un punto de vista jurídico- por Antonio Dellepiane en la Universidad de Buenos Aires.⁷⁶

⁷⁵ KLIMOVSKY, G. (1994): *Las desventuras del conocimiento científico*, AZ Ed., BsAs.

⁷⁶ DELLEPIANE, ANTONIO (1913): *El método reconstructivo*. Véase LALANDE, ANDRÉ: *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*. Quadrige/Presses Universitaires de France (1926), Paris, 1991, Volume 2, pp.896-897: "Reconstructive (méthode): Ensemble défini d'opérations, par lesquelles on remonte de documents ou d'indices actuellement donnés à des

En la cuestión territorial, el escenario de la economía global supone la confluencia de dos tradiciones distintas: la tradición fundada en la reelaboración de las identidades del lugar, para construir áreas de desarrollo sobre los recursos propios, y la tradición fundada en la multiplicación de flujos de mercaderías, capitales, personas y conocimientos. Señal de los nuevos tiempos, el saber local puede apoyarse en el incremento de los intercambios, la expansión de los flujos se ve alimentada por los desarrollos locales. En ese escenario, los antiguos saberes resultan complementarios y no ya necesariamente antagónicos. El verdadero problema a resolver es la adaptación del espacio construido a las nuevas condiciones (de producción, de intercambios), optimizándolo sin destruirlo. Finalmente, un territorio se construye. No hay territorios sin destino: hay territorios sin proyecto. El espacio construido responde siempre a un proyecto. En el espacio el proyecto se expresa en obras. Esas obras pueden leerse como un libro, como una declaración sobre la herencia y el proyecto: los propósitos, aspiraciones y modos de gobierno de una sociedad en un momento histórico determinado.

Cuestiones técnicas y económicas entran en juego, pero también y en primera línea cuestiones sociales, políticas y culturales: un modelo basado en la pluralidad de actividades productivas y en la diversificación de la oferta urbana. Dos condiciones básicas ordenan esta adaptación: a) la identificación de un modelo rector propio (que integre estrategias) y, b) la elección de una escala suficiente de actuación (una escala territorial metropolitana). Los mejores planes son, en este sentido, utópicos y movilizadores. Los ejemplos abundan: Lyon, al mismo tiempo que impulsa proyectos estratégicos basados en el desarrollo de tecnologías de punta, ha visto en la caída de fronteras la oportunidad de recuperar una preponderancia territorial de antiguo origen; las ciudades del sur del Brasil juegan su rol protagonista en el Mercosur; Bilbao aspira a ser la puerta atlántica de España y el sur de Europa. En el Río de la Plata, Montevideo combinó hábilmente urbanismo tradicional con acciones estratégicas y salió a disputar -con éxito- su

faits antérieurs dont ils prouvent l'existence, ou du moins qu'ils rendent probables. (...) étudiée par Antonio Dellepiane, professeur à la Faculté de Buenos Aires (Cours professé en 1913 et traduit en français par E. Chauffard sous le titre Les Sciences et la méthode reconstructive, 1915)"

parte en el movimiento portuario de la región, colocando al puerto de Montevideo como potencial puerto hub del Mercosur y desarrollando un intenso debate interno en torno a esta cuestión.

46.- Semántica.- En el discurso de todos los días sobre la cuestión urbana la palabra estrategia (cargada de futuro) ha sustituido a una más antigua. Se dice hoy, a veces, estrategia, como antes se decía políticas: para expresar lo que (antes) se conocía como una política: la falta de una política de vivienda, o la necesidad de una política de transportes. Las costumbres son resistentes, esa resistencia puede manifestarse como una moda formal y una de sus primeras operaciones en ese sentido ocurre en el lenguaje. Admitiendo que, tomado así, el concepto no ha variado mucho, puede pensarse que si antes la palabra políticas aparecía cargada de connotaciones que le otorgaban complejidad, ahora la permanencia de la palabra estrategia obedece a un mal uso que la empobrece: más un vocablo prestigioso que un concepto orientado al largo plazo. ¿Puede acaso decirse que no hay políticas urbanas porque no hay, en el fondo, una estrategia que las organice? En ese sentido, puede pensarse de las estrategias urbanas lo que siempre se dijo de las políticas: nunca están ausentes, sólo pueden ser más o menos explícitas o más o menos ocultas, lúcidas o no, pero siempre actuales.

47.- ¿Revueltas o revoluciones?.-⁷⁷ El sistema urbano tiende a plantear opciones dilemáticas. Si se lo abandona a sí mismo, su deterioro genera exclusión social y cristaliza o acelera la formación de una sociedad polarizada. Si, en cambio, se lo revitaliza y carga de sentido (orientando esfuerzos hacia la preservación y optimización del espacio público por ejemplo), puede funcionar como promotor de la condición ciudadana y mecanismo de cohesión social. Asistimos hoy a una nueva relación de las ciudades con el territorio y con la sociedad (migraciones, formación de la familia, estructura de población, empleo), que se expresa en riesgos de exclusión, problemas de gobernabilidad, violencia. Una nueva oleada de diversidad

⁷⁷ DEBRAY, REGIS (1996): *Loués soient nos seigneurs. Une education politique*, Gallimard, Paris

y recomposición del poder ocupa la ciudad, caracteriza la economía, impregna el modo de vida urbano. La tarea pendiente no pertenece al voluntarismo de los códigos sino a un replanteo de la funcionalidad del espacio, en una mirada capaz de abarcar la verdadera escala de los nuevos escenarios. Desde esa perspectiva, imaginar el futuro, construir el proyecto urbano, no es una opción sino una necesidad. Desde que se dieron las primeras señales del proceso globalizador, el mayor déficit de las políticas urbanas impulsadas en las grandes ciudades de la región latinoamericana fue su carácter reactivo, su espíritu al mismo tiempo snob en las formas (imitación superficial de otras ciudades) y provinciano y conservador en el fondo, fenómeno expresado en la imitación acrítica de modelos arquitectónicos y propuestas urbanas, sin intentar comprender los mecanismos internos de su desarrollo, lo que hubiera permitido aplicar al territorio local los principios de la intervención territorial y no sólo las apariencias. Ese mismo proceso imitativo fortaleció la tendencia a constituir partidos urbanos incapaces de elaborar estrategias urbanas propias, innovadoras y, al mismo tiempo, enraizadas en la realidad local.

Si hay un momento en el que el discurso político se separa del discurso urbano, hay otro en el que el discurso urbanístico se separa del discurso productivo, es decir, de la concepción de la ciudad como dispositivo para la producción y la cohesión social (y sus herramientas de conocimiento territorial, geográfico, ambiental). En este proceso, ¿cuáles son los momentos de la ruptura?, ¿cuándo la creación de nuevos espacios urbanos (productivos, culturales, recreativos), adaptados a las transformaciones en curso, es olvidada en aras de una política que se concentra en reivindicaciones de sector, sin duda atendibles pero insuficientes y (en ocasiones) irrelevantes frente al conjunto de necesidades urgentes de la cuestión urbana?. Identificar estos momentos no es un ejercicio de memoria negativa sino un paso necesario para entender las dificultades de fondo que arrastra el pensamiento urbanístico y las características de su influencia. Ahora bien, si las palabras claves del nuevo escenario son información e intercambio, una prioridad es promover ese intercambio, lo que equivale a decir terminar con la compartimentación informativa y encerrada en especializaciones reactivas a los cambios. Para movilizar el dispositivo económico urbano conviene revisar todas las manifestaciones de la vida urbana, no solamente la económica: los ámbitos políticos y culturales, que se entretajan

con la economía y, en muchos casos, condicionan o determinan las decisiones. Desde esa perspectiva, la intervención local sobre el dispositivo urbano debe configurar sus propias prioridades. Promover el intercambio cultural, actualizar la discusión urbana y llevarla a los barrios, crear redes, intensificar la interacción y la difusión de las herramientas informáticas necesarias, impulsar una efectiva descentralización del sistema educativo, revitalizar los organismos municipales descentralizados dotándolos de nuevas atribuciones, son políticas y herramientas de la apertura urbana.

48.- *Recuerdos de provincia*.⁻⁷⁸ En la historia latinoamericana la promesa de libertad y justicia universal fue el punto de partida. Para las naciones hispano-americanas esas palabras son el momento del parto, la luz del primer día. Esta promesa bautismal, siempre incumplida, hará que el nacimiento perdure como un tiempo irrecuperable y dará a la memoria todo su poder y su necesidad: si la memoria contiene la emergencia del individuo, la aparición romántica del yo, la rebelión contra los sistemas, la memoria hace de la actividad pública un deber. Porque sólo se pierde o se malogra aquello que nació en medio de grandes esperanzas y nunca tuvo, o no aceptó tener, un pasado oscuro y déspota sino, al contrario, un amanecer cargado de promesas de progreso, justicia y libertad.

Hijos de una Revolución que había aniquilado las instituciones coloniales para desembocar en la anarquía, los hombres del XIX se entregaron, pasadas las convulsiones de la guerra civil, a una tarea excluyente: organizar el país, reintegrarlo a la marcha de la humanidad. Esta empresa civilizadora será una empresa urbana. La ruptura generada por la Revolución abre el paso a la construcción de una sociedad libre y justa, una sociedad de ciudadanos. Este proyecto inconcluso, no realizado todavía, no sólo da razón de ser a las naciones hispanoamericanas: es su única razón de ser.

⁷⁸ SARMIENTO, D.F. (1850): *Recuerdos de provincia*

Desde la Independencia, éste ha sido el programa hispanoamericano: programa, en palabras de Pedro Henríquez Ureña, de la busca de un pensamiento propio, planteado de generación en generación. Más tarde, en algún momento del siglo XX (en distintos momentos, según los países y según los sectores sociales), la tensión contenida en esa fórmula se disipó: auge de los nacionalismos americanos y europeos, expansión de la sociología marxista, triunfo de las revoluciones socialistas, llevaron a ver los fenómenos hispanoamericanos desde nuevas ópticas. Quizás sólo hubo allí palabras nuevas para actitudes antiguas, pero en todo caso los términos de la polémica cambiaron radicalmente. El esfuerzo por la comprensión de la propia historia perdió prestigio, aquello que había sido consustancial a la construcción de las naciones americanas del sur, la “paradójica tradición” (proyectada hacia el futuro), esa tradición se apagó.

49.- Una erótica, una acción, un estilo de vida.⁷⁹ Una hoy olvidada discusión recorrió el ámbito académico de la arquitectura y el urbanismo en los años '70 y '80: la cuestión de la Modernidad y su crisis. Discusión que era en más de un sentido indicio de la profunda relación existente entre la ciudad y el proyecto social. Discusión premonitoria y al mismo tiempo perdida en la misma medida en que se internó, con demasiada frecuencia, en los meandros de visiones negativas de la Modernidad: inercia libresca por donde se intentaba una re-interpretación del pensamiento moderno, ejercicio por definición ajeno a la realidad americana, donde, como decía Octavio Paz, el proyecto moderno es más una inconclusa búsqueda que una realización: "la tradición moderna es una expresión de nuestra conciencia histórica"⁸⁰. Con lo que se perdió la posibilidad de prepararse para prevenir -y quizás moderar- lo que se avecinaba: un neoliberalismo acrítico que desarticuló las herramientas sociales de la modernidad y se encontró

⁷⁹ PAZ, OCTAVIO (1974): *Los hijos del limo. Obras completas, Tomo I, FCE, México, 1993*, pág. 423: "...la vanguardia no fue solamente una estética y un lenguaje: fue una erótica, una política, una visión del mundo, una acción: un estilo de vida"

⁸⁰ *ibidem*, pág. 339

con una fosilización del pensamiento urbanístico oficial (en el mismo momento en que necesitaba renovarse).

Por las mismas características del trabajo arquitectónico y sus relaciones con la economía, la técnica, las costumbres y las demandas sociales, resulta prácticamente inevitable pasar de la cuestión de la modernidad arquitectónica a preguntas más amplias dirigidas a los procesos de cambio experimentados por el conjunto de la sociedad. La inserción del proyecto de la modernidad arquitectónica en la América Latina de mediados del siglo XX se inscribe así en una tradición que es consustancial a nuestra historia: la tradición de re-elaboración, modificación y apropiación del pensamiento metropolitano como una de las vertientes en la formación de un pensamiento propio. Reflexionar sobre la Modernidad en la arquitectura y el urbanismo (en su triple realidad de modernidad del lenguaje, modernidad como proceso de ruptura con la sociedad tradicional, modernidad como proyecto democrático que se expresa en la construcción del espacio) era entonces una necesidad del momento histórico, cuando el proyecto mismo de una sociedad integrada estaba siendo amenazado por la fuerza crecientemente disgregadora de los mercados globales, puesto que la modernidad urbana entendida como proyecto integrador es una opción de la sociedad, pero no una fatalidad inevitable del desarrollo económico. Esta opción por la modernidad se construye con las herramientas del compromiso y de la voluntad. Supone tomar riesgos y no puede prescindir de las condiciones del entorno. Una nueva relación del hombre con el espacio vertebró las propuestas de la vanguardia en el primer tercio del siglo XX. Una relación basada en el libre contacto con el entorno natural y en la adaptación de la ciudad a los tiempos nuevos: el jardín se prolongará en la planta baja de los edificios elevados sobre pilotes; las ventanas horizontales se desplegarán a lo largo de la fachada, abriéndose al paisaje y a la luz natural; los muros portantes desaparecerán y unas esbeltas columnas de hormigón y acero proporcionarán la estructura; el tejado dará lugar a la terraza, lugar de reunión o solarium; el edificio se desplegará sobre el terreno según el dictado de sus propios rasgos funcionales y lo mismo hará la ciudad, en una búsqueda de interrelación de funciones (trabajar, circular, descansar). No era sólo una técnica de espacios nuevos, era la propuesta de una nueva relación social en la vida cotidiana.

La confrontación de ese sueño no realizado con la realidad actual de las ciudades no puede resolverse con un rechazo sino, en todo caso, con un replanteo: las ciudades necesitan desarrollar un replanteo teórico de la lógica de sus espacios (integrando visión del escenario global y realidad propia) no para desplegar una discusión académica sino para recuperar eficiencia frente a las nuevas condiciones de la economía. Es una discusión terrenal, que exige mantener la memoria del proyecto social original, capacidad de percepción directa de los cambios y una humildad esencial.

50.- *Inercias*.- Como en el siglo XIX, el legislador de la ciudad, imbuido de la virtud antigua, “camina entre ruinas y no sabe por qué”. Hoy como entonces, un nuevo ciclo revolucionario urbano está en plena fermentación. “Ha comenzado otra guerra: el descalabro del orden social de la ciudad, un cambio de civilización” (D.F.Sarmiento, *Facundo*, 1845)⁸¹, con menos dramatismo aparente que las montoneras federales recorriendo las calles de Buenos Aires, pero con una carga aún más terrible de exclusión. El último tercio del siglo XX encontró a la arquitectura y el urbanismo instalados en un academicismo post-moderno, que había dejado atrás las tareas del Movimiento Moderno: valoración del contexto, escala humana, libertad artística, contenido social de la disciplina. Una vez más, la arquitectura era, ante todo, “un discurso sobre sí misma”⁸². Esteticismo que, al abandonar la búsqueda de las vanguardias, se desvinculó de la relación con el entorno (cultural, social, tecnológico, económico, geográfico). El ideal que animó al Movimiento Moderno expresaba un compromiso social y una gran confianza en la capacidad humana para organizar la utopía. La sensibilidad racionalmente conducida podía ser el medio para inducir cambios en la sociedad: no fue sólo una discusión estética, sino la elaboración de una preceptiva para expresar objetivos de orden ético. La vanguardia vivida no sólo como lenguaje sino como visión del mundo: una erótica, una acción, un estilo de vida, en palabras de Octavio Paz.

⁸¹ SARMIENTO, D.F.(1845): *op.cit*

⁸² TAFURI, MANFREDO (1980): *La esfera y el laberinto*

51.- Permanencias.- En los años '80, la cuestión del pos-modernismo sacudió el parnaso de la arquitectura y reabrió la discusión. ¿Qué enseñanzas debió dejar la polémica sobre la Modernidad?: no solo la constatación de los límites de aquella preceptiva, su definitivo envejecimiento, sino la sospecha o el anuncio de profundos cambios en las necesidades de la ciudad, en la condición de sus habitantes, en sus modos de producción: modernización de infraestructuras, expansión de su hinterland, reclamos de nuevos actores, impacto de nuevos materiales y técnicas, revolución en las comunicaciones y el transporte, fueron los elementos que anticipaban la transformación de la cuestión urbana. Lejos de eso, en la cuestión urbana la polémica sobre la Modernidad no se relacionó suficientemente con la polémica sobre la Globalización. Éste es el vínculo que interesa establecer. Hoy, como en el XIX, el legislador de la virtud antigua camina entre ruinas sin saberlo. Ese unitario, cabeza de una generación razonadora y deductiva, “marcha derecho, la cabeza alta; no da vuelta aunque sienta desplomarse un edificio; habla con arrogancia; tiene ideas fijas, invariables”⁸³. El descalabro del orden social de la ciudad, el profundo cambio del escenario urbano, le resulta ajeno. La trama secreta que vincula la convulsionada historia del siglo, inadvertida. La fragmentación artificial de una serie secular de victorias y derrotas, aceptada como natural. Los nuevos escenarios globales, analizados con viejas anteojeras. Las nuevas realidades, metidas a la fuerza en palabras viejas. El reconocimiento de estos antecedentes apenas si contribuye a situar el presente y a identificar algunas herramientas. La cuestión del enmudecimiento del código moderno, la presencia de lo pre-moderno como contexto de la ciudad latinoamericana y la realidad de una disciplina forzada a desempeñarse con grandes carencias teóricas frente a problemas que rebasan los límites de su especificidad profesional, esas cuestiones permanecen. En todo caso, los hechos amenazan con una posmodernidad -en el ámbito de las conductas sociales: desinterés por el futuro, pérdida de confianza en la posibilidad de transformación de la realidad- inmersa en un universo que nunca llegó a ser moderno y esto abre nuevamente el camino de las verdaderas tareas de la ciudad: la modernidad urbana es, ante todo, un proyecto;

⁸³ SARMIENTO, D.F. (1845): *op.cit.*, pág. 114

una expresión de la voluntad común; una construcción. Hablar de la condición urbana como expresión de la voluntad común, como construcción social consciente y siempre renovada, supone hablar de participación ciudadana, uno de los temas centrales del urbanismo desde mediados del siglo XX: equilibrio necesario entre el fragmento y el conjunto, entre libertad individual de los actores y unidad de acción, entre descentralización y capacidad ejecutiva, mecanismos que sólo adquieren sentido cuando están habitados por la elaboración de un proyecto. Una de las herramientas de la sociedad urbana en la economía global es la organización del consenso para la toma de decisiones, cuestión que remite a rasgos seculares de la ciudad: sociabilidad, participación, construcción de la ciudadanía como acto de confianza, fueron desde los comienzos elementos claves, frente a un territorio que nunca dejó de ver a la ciudad como motor de la renovación social y del progreso.

VI.- BUENOS AIRES. GEOGRAFÍA E HISTORIA

*Pensando bien la cosa, supondremos que el río
era azulejo entonces como oriundo del cielo
con su estrellita roja para marcar el sitio
en que ayunó Juan Díaz y los indios comieron*

Jorge Luis Borges, Fundación mítica de Buenos Aires (1929)⁸⁴

52.- Datos básicos⁸⁵:

La República Argentina:

- Población (estimada 2009): 40.134.000 hab.
- Superficie (continental): 2.780.400 km²
- PBI nominal: USD 326.474 millones (FMI 2007)
- PBI per cápita: USD 8.214 (FMI 2008)

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Anuario Estadístico 2008 CABA):

- Población: 3.042.581 hab.
- Superficie: 203,2 km²
- Densidad: 14.973 habitantes/ km²
- PBI per cápita 2008: USD 12.232 (CEPAL)
- Evolución Histórica:
1904: 951.000 hab.; 1936: 2.415.000 hab.; 1960: 2.966.700 hab.; 1991: 2.965.400 hab.

⁸⁴ BORGES, JORGE LUIS (1929): "Fundación mítica de Buenos Aires", en Cuaderno San Martín, BsAs

⁸⁵ Villes en Parallèle N° 42/43: Paris-Buenos Aires, aller-retour, U.Paris-X, Paris, 2009

El Área Metropolitana de Buenos Aires (Atlas Ambiental de BsAs 2009):

- Población (estimada 2009): 13.000.000 habs.
- Superficie: 3,800 km²
- Evolución Histórica:
1960: 6.900.000 habs.; 1991: 11.300.000 habs. ; 2001: 12.000.000 habs.

53.- Geografía.⁸⁶ El Área Metropolitana de Buenos Aires se extiende sobre la llanura pampeana, al norte de la Provincia de Buenos Aires, en la banda occidental del Río de la Plata, a 36° de Latitud Sur y 58° de longitud Oeste. Las mareas propias del Río de la Plata son de poca importancia, con oscilaciones en promedio menores a 1m. En cambio, fuertes vientos desde el sur ("sudestadas") generan una acción de acumulación de las aguas en la costa, con efectos que pueden hacer subir el nivel del río a más de 4 m del nivel normal, provocando el anegamiento de la mayor parte de las zonas bajas del AMBA y actuando de tapón hidráulico en los cursos que desembocan en el Río de la Plata. Los vientos del sudoeste, a su vez, provocan un fenómeno inverso volcando las aguas en la costa uruguaya y produciendo problemas de abastecimiento de aguas a la Ciudad de Buenos Aires.

La planicie sobre la que se asienta la ciudad alcanza una altura de hasta 30 metros sobre el nivel del mar en la zona oeste de la Ciudad de Buenos Aires, mientras que en la zona céntrica y costera se desarrolla generalmente alrededor de los 20 metros s.n.m. Una escarpa de erosión ha

⁸⁶ Esta caracterización del Área Metropolitana de Buenos Aires y de la Cuenca Matanza-Riachuelo (que ocupa este capítulo) se basa en los estudios desarrollados desde la Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana/ UNLa en 2000-2011, especialmente los desarrollados para la UNPRE (Unidad de Pre-Inversión del Ministerio de Economía de la Nación - Programas BID): Proyecto Observatorio Urbano Ambiental- Mercado Central de BsAs. UNPRE- Estudio 1.EG.38 .BsAs 2003, y Proyecto Corredor Multimodal de Transporte Puerto-Mercado Central-Aeropuerto. UNPRE- Estudio 1.EE.131.BsAs 2007 (Pedro C. Sonderéguer, Coord.).

conformado una barranca, que se extiende con rumbo aproximado noroeste-sudeste, con un desnivel que puede superar los 10 m respecto al Río de la Plata. La barranca se continúa en la Ciudad de Buenos Aires, desde el Parque Lezama, por la zona céntrica, Plaza Francia, hasta Belgrano-Nuñez. En la zona del río Matanza-Riachuelo se proyecta tierra adentro, hasta los barrios de Flores y Mataderos. La barranca sigue hacia el norte tras superar las cañadas de los arroyos de la zona de Belgrano-Nuñez, en Vicente López, luego en San Isidro y el sector oriental de San Fernando y desaparece, desdibujándose debido a la existencia del valle del río Reconquista (antiguo de las Conchas) en la zona de Tigre. En la zona central de Buenos Aires, donde se estableció la primera urbanización, (en Plaza de Mayo), la barranca alcanzaba una altura superior a los 10 m haciendo imposible el acceso directo a la Plaza desde la costa. Para acceder a la costa del río, desde las actuales avenidas L.N. Alem-Paseo Colón, antes de la construcción del puerto (1887), había que bajar por las actuales calles Venezuela o por Perón, las que presentaban una gran pendiente. En la zona correspondiente a la parte elevada del Parque Lezama y San Telmo, es posible observar la barranca hacia Paseo Colón, y, hacia el sur, una amplia planicie anegable, cuyo ancho varía y aumenta hacia el sudeste, donde puede superar 10 Km de ancho (partido de Berazategui). En la Capital Federal prácticamente ha desaparecido por los diferentes rellenos realizados por la construcción del puerto, Aeroparque, Ciudad Universitaria, etc. El Riachuelo y la Ensenada de Barragán, en las cercanías de la actual La Plata, fueron refugios naturales y puerto desde la fundación. Durante siglos los barcos de mayores dimensiones fondearon río adentro, en zonas más profundas llamadas “pozos”, frente a la zona de Retiro y frente a la actual calle Venezuela. Los pasajeros y cargas debían pasar a embarcaciones menores o grandes carretas.

El clima de la región es del tipo subhúmedo-húmedo, Mesotermal sin estación seca, con una media pluviométrica de alrededor de 1.200mm y una temperatura media anual de 15°C. Las temperaturas medias mensuales oscilan entre 23°C para el mes de enero y alrededor de 10°C para junio, julio y agosto y temperaturas medias anuales cercanas a los 16°C, con casi total ausencia de meses con déficit hídrico y la gran variabilidad anual y mensual de las precipitaciones. El déficit de agua es prácticamente nulo, salvo pequeños valores para enero y diciembre.

54.- Principales problemas geo-ambientales de la Ciudad de Buenos Aires.- Los principales problemas geoambientales que afectan a la población del AMBA son:

- Inundaciones en planicies aluviales y terrazas fluviales bajas,
- Disposición de residuos domiciliarios e industriales,
- Ascensos freáticos y anegamientos,
- Apertura y explotación de áridos en canteras a cielo abierto en áreas urbanas o de potencial expansión urbana,
- Contaminación de aguas superficiales y subterráneas y Contaminación de suelos.

- Inundaciones: diversos factores intervienen para producir inundación que pueden ser agrupadas según sus causas naturales y antrópicas. Dentro del primer grupo se encuentran:

- a) la existencia de precipitaciones de gran intensidad;
- b) la existencia de una red de drenaje poco integrada debido entre otros factores a los bajos gradientes, con bajos anegables ("bañados");
- d) la presencia de una capa freática alta,
- e) el efecto de tapón hidráulico realizado por el Río de la Plata durante las "sudestadas".

Dentro del segundo grupo –antrópicos-, se encuentran la impermeabilización de terreno por la expansión urbana, la remoción de la cobertura vegetal y la ocupación de zonas anegables. El crecimiento de la ciudad ha llevado a una indiscriminada edificación en las zonas bajas. Se han rellenado los terrenos antes de construir, lo que solamente implica trasladar el problema aguas arriba. Otros problemas son causados por los terraplenes de las vías de comunicación, la escasa

"luz" que suelen poseer los puentes de vías férreas y de rutas y la canalización y entubamiento de los cursos de agua, generalmente realizados sin considerar los valores de máximo caudal.

Por su parte, la modificación de la línea de costa del Río de la Plata, por los rellenos realizados, ha resultado en una interferencia de la dinámica erosiva-deposicional del río, causando modificaciones en la geometría hidráulica de los cursos fluviales, variando el perfil longitudinal de los ríos y disminuyendo sus pendientes. Estos aspectos influyen decisivamente en la dinámica del agua y en sus caudales

55.- Historia. - El área del Río de la Plata fue conocida y explorada desde 1515 (expedición de Juan de Solís, buscando un paso por occidente a la India). Las primeras imágenes correspondieron a las representaciones de Ulrico Schmidl, que participó en la armada de Pedro de Mendoza en 1536, durante la primera fundación de Buenos Aires.

A comienzos del siglo XIX, Woodbine Parish, cónsul británico en la Argentina después de la Revolución de Mayo, trasmite poéticamente su visión: "*¿Qué es la República Argentina? ¿Qué es esa tierra de leche y miel, con sus pampas llenas de abejas? ¿Qué parte ocupa en el mapa de sudamérica? ¿Cuáles son sus rasgos físicos, sus productos naturales, su suficiencia para sustentar las poblaciones que a su tiempo la habiten, y para elevarlas a una posición importante entre las naciones de la tierra?*".⁸⁷

El Riachuelo fue, desde las primeras décadas del XIX, lugar de instalación de los saladeros que iban desde Barracas hasta el actual Puente Alsina (Mackinley, Anderson, Ochoa, Santa María,

⁸⁷ PARISH, WOODBINE (1839): *Buenos Ayres and the Provinces of the Rio de la Plata*, John Murray, Londres. Hay edición en castellano: *Buenos Aires y las Provincias del Río de la Plata*, Hachette, Colección El Pasado Argentino, Buenos Aires, 1958

Llambí y Cambaceres). El río proveía de agua a los establecimientos, constituía el "canal natural" donde arrojaban los desperdicios y era a la vez la vía por la que se trasladaba por vía fluvial la producción al puerto. A fines del siglo XVIII, en el área de Barracas se construyó el Puente de Gálvez (por su constructor Juan Gutiérrez Gálvez) inaugurado en 1791 y destruido por las crecidas del Riachuelo. En 1871 se inauguró un nuevo puente de hierro construido por el Ing. Prilidiano Pueyrredón. En 1903 se construyó otro puente, que duró hasta 1931, año en el que se inauguró el que hoy llamado Viejo Puente Pueyrredón y en la década de 1970 el Nuevo Puente Pueyrredón.

Las industrias de la curtiembre y del salado se desarrollaron entre 1810 y 1860 y su producción era enviada a Brasil y Cuba. A principios de siglo XIX la suciedad y las epidemias hicieron que se dictaran normas que prohibían la instalación de saladeros, curtiembres y fábricas sobre la ribera norte del Riachuelo. Más tarde, las modificaciones en la demanda internacional, centrada luego en las carnes enfriadas, llevaron a cerrar estos establecimientos. Con el cierre de los saladeros (acompañando la transformación política y económica que sucedió a la caída de Rosas) los terrenos en el sur pasaron a ser quintas de recreo y vacaciones (quinta de Anderson en el meandro sur del Riachuelo, quinta "El Rincón", quinta de Ochoa construida en lo que fuera el saladero el "Mirador"). Para la misma época en Barracas convivían áreas degradadas y pobres, con casonas y quintas de familias de la clase alta porteña. La epidemia de la fiebre amarilla despobló estas casonas que pasaron a convertirse en conventillos al igual que en la zona de San Pedro Telmo. Años después se instalaron grandes fábricas (Canale e Hijos, Bagley, Águila Saint, Molinos y Río de la Plata y la Fabrica Argentina de Alpargatas), que ocuparon varias manzanas.

La cría del ganado para el consumo de la ciudad se realizaba fuera de los límites urbanos, pero la matanza seguía haciéndose dentro de la ciudad (en Barracas y en Parque de los Patricios). En 1859 se construyó otro puente sobre el Riachuelo a la altura de Paso de Burgos (actual Puente Uriburu, reinaugurado en 1938), que se sumaría al Puente de Barracas y al Puente de la Noria. El Riachuelo unía el territorio gracias a los circuitos económicos de sus orillas. En la zona de Barracas-Constitución primero y más tarde en Parque de los Patricios se ubicaron los Mataderos durante el

siglo XIX, antecesores del actual Mercado de Liniers (en el barrio de Mataderos). El arreo del ganado a pie perduró hasta finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, cuando fue sustituido por el transporte en ferrocarril primero y después en camión. La necesidad de descansar y engordar la hacienda antes de llevarla a los corrales determinó el uso para ese fin de tierras altas ubicadas al sur del Riachuelo: Los Tapiales de Ramos Mejía, las tierras de Zabaleta, hoy conocida como Fracción Tronconi, en Ingeniero Budge, lo de Estrugamou, etc. Hasta bien avanzado el siglo XX estos antiguos usos otorgaron un carácter rural a esos terrenos, preservándolos de la urbanización: las casas de Los Tapiales sobreviven en medio del Mercado Central, albergando un restaurant y hostería, la Fracción Tronconi ha sido ocupada por invasores ilegales en la última década.

Al sur del Riachuelo en 1874 el gobierno provincial aprobó la fundación del pueblo de Valentín Alsina y la concesión de una línea de tranvías para conectar el pueblo con los corrales de Parque de los Patricios. La población de la Ciudad de Buenos Aires, estimada en 1799 en 40.000 habitantes y en 1824 en 81.000, creció en la segunda parte del siglo XIX: 177.000 en 1869; 433.000 en 1887; 663.000 en 1895 y 1.575.000 en 1914, en gran medida por la inmigración, que constituía los sectores populares de la ciudad y ocuparon los barrios del sur: La Boca, Barracas, Constitución y San Telmo. A fines del siglo XIX se instalaron los frigoríficos en Avellaneda: El Argentino, La Negra, La Blanca, Wilson) iniciándose un proceso muy dinámico de crecimiento local que continuaría hasta mediados del siglo XX, desplazando progresivamente las chacras y la actividad rural en la zona. La expansión urbana a partir de Barracas al Sur y la consolidación de una importante red de transportes y comunicaciones conformaron a principios del siglo XX un nodo estratégico para las comunicaciones entre la Ciudad de Buenos Aires y el sur industrial, donde las fábricas se instalaban atraídas por la accesibilidad para el transporte fluvial y ferroviario.

56.- Los sistemas de abasto de agua. Abundancia de agua dulce y déficit de infraestructuras marca la relación de Buenos Aires con el consumo de agua (provisión de agua potable, drenajes), con la excepción histórica del aproximadamente medio siglo que transcurre desde 1900 hasta la Segunda Guerra Mundial, período en el cual, gracias a la labor de Obras Sanitarias de la Nación,

existió una relación pareja entre demanda, aprovisionamiento y construcción de infraestructuras. Hoy, al cabo de un largo proceso de deterioro que comienza a mediados del siglo pasado, la situación es grave y aparte del núcleo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (menos de 3 millones de habitantes), extensos sectores del Área Metropolitana de Buenos Aires tienen problemas recurrentes de inundaciones, déficit de agua potable por red y carencia de sistemas de cloacas.

Zanjones y Terceros. Las inundaciones, producto del crecimiento de los múltiples cursos de agua que atravesaban la llanura en la que se había asentado la ciudad, fueron un problema recurrente hasta finales del siglo XIX. Los desagües naturales limitaban la expansión urbana y se realizaban por los llamados zanjones (de las Catalinas o de Matorras al norte, del Hospital o del Alto al sur) en la ciudad colonial. Los Terceros (el Primero, el Segundo o del Medio y el Tercero) eran arroyos que canalizaban las aguas en épocas de crecida, en el área urbana, sobrevivieron hasta el último tercio del siglo XIX y fueron entubados durante la intendencia de Torcuato de Alvear (1886).

Pluviales del radio antiguo. Hacia 1880 —década de la federalización de Buenos Aires— convivían en el actual área federal el antiguo Municipio de Buenos Aires, creado a la caída de Rosas, y los municipios de Belgrano y Flores, separados por extensas áreas de campo. El agua a mediados del siglo provenía todavía de un servicio de aguateros que la extraían del río, de los aljibes que recogían agua de lluvia y en algunos casos de pozos que tomaban agua de la primera napa. No había desagües pluviales o cloacales. Luego de las epidemias de fiebre amarilla (1870) y cólera (1868) se formó en 1871 la Comisión de Salubridad (antecesora de Obras Sanitarias de la Nación), que proyectó y realizó el drenaje del casco histórico, conocido como radio antiguo, entre 1873 y 1905. Es un sistema de cinco conductos que desaguan conjuntamente las aguas servidas y las pluviales en un área de 3.000 hectáreas, es decir un 15% del total de la actual Ciudad Autónoma.

Obras del radio nuevo y arroyos entubados. En 1908 un plan de obras dirigido por el Ingeniero John La Trobe Bateman encauzó y rectificó la mayor parte de los pequeños cursos de agua que

atravesaban el área de la ciudad, manteniéndolos a cielo abierto, con puentes para atravesarlos. Entre 1919 y 1939, proyectadas y construidas por Obras Sanitarias de la Nación, las instalaciones del radio nuevo cubrieron el total de las 16.000 hectáreas no cubiertas por el radio antiguo y otras 8.500 correspondientes a áreas colindantes de la provincia de Buenos Aires. Es un sistema de desagües separados fluviales y cloacales. El proyecto incluyó el entubamiento de los grandes arroyos (y sus tributarios respectivos) que corrían por el área urbanizada: el Maldonado, en Palermo (actual Av. Juan B. Justo, entre 1928 y 1953), el Arroyo Vega, en Belgrano (actual calle Blanco Encalada, entre 1923 y 1936), el Medrano, en Saavedra y Nuñez (actuales Avenidas García del Río y Comodoro Rivadavia, entre 1925 y 1937) y el Arroyo Cildañez, en Mataderos, el último de los grandes arroyos, entubado durante la década de 1990. Las obras supusieron siempre trámites que duraron años y las fechas señaladas corresponden al fin de los trabajos.

57.- El Área Metropolitana de Buenos Aires hoy.- El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) cuenta hoy con unos 13.000.000 de habitantes, es decir, cerca de un tercio de la población total de la Argentina, sobre una superficie de aproximadamente 2.500 km² y una extensión de 70 km sobre el Río de la Plata. La Cuenca, con una superficie de algo más de 2000 Km² y 64 Km de extensión, cuenta con unos 4.000.000 de habitantes, es decir, cerca del 10 % de la población argentina y del 30 % de los habitantes del AMBA. Se la puede definir como una cuña en torno al Río Matanza-Riachuelo, estructurada por la Autopista Buenos Aires-Ezeiza-Cañuelas. La Cuenca del Matanza-Riachuelo se encuentra casi totalmente dentro de la zona urbanizada, por lo cual está profundamente modificada en algunos sectores (canalización del Riachuelo). Su principal tributario en la Ciudad de Buenos Aires es el Arroyo Cildañez. En los barrios de Mataderos, Villa Lugano, Bajo Flores, Pompeya, Villa Soldati, Barracas y la Boca, aun hoy es posible reconocer las formas de meandros abandonados (hoy lagunas).

Fronteras interiores.- Hay en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hoy, según datos oficiales, una población de alrededor de 200.000 habitantes que viven en asentamientos precarios, las llamadas Villas Miserias, muchas de las cuales tienen décadas de existencia. Son en total unas

20, casi todas localizadas en la zona sur de la ciudad, ocupando una superficie total de alrededor de 250 hectáreas. A estas Villas Miseria ya tradicionales y a llamados Núcleos Habitacionales Transitorios posteriores hay que agregar no menos de 50 “Nuevos Asentamientos Urbanos” más recientes, donde habitan unas 15.000 personas y un número indeterminado de habitantes sin hogar que deambulan por los barrios de la capital y duermen donde pueden. Cerca del 10% de la población de la ciudad. En total, el equivalente aproximado a dos veces la población de Zárate (en la Provincia de Buenos Aires), tres veces la de Gualeguaychú (en la Provincia de Entre Ríos). Esta nueva condición del habitante porteño ha instalado en la ciudad una nueva serie de verdaderas fronteras interiores (materiales o virtuales) y reforzado las existentes. Su perpetuación atenta contra el sentido mismo de la cuestión urbana. Las villas, instaladas muchas veces en los antiguos espacios industriales desafectados, son la segunda cara de la misma moneda, y expresión del mismo fenómeno: la centralidad productiva crea vida urbana: el vaciamiento de esos espacios productivos cambia el sentido de la red, pero esos nodos y playas permanecen en el tejido urbano y su ocupación espontánea cambia el sentido integral de la ciudad. La fuerza anárquica de los nuevos asentamientos es un componente vital que es necesario integrar a la ciudad, de la que forman parte de muchas maneras (trabajo, consumo).

Existe así, en este punto, la comprobación de la vitalidad del hecho urbano en la vertiginosa consolidación de algunos asentamientos transitorios. Así como la movilidad fue rápidamente percibida como la condición central del nuevo escenario urbano, los múltiples beneficios de la vida urbana se expresan en la rápida consolidación de los asentamientos. Es un “hacer ciudad” por fuera del Estado. Hay una nueva ciudad en la vieja ciudad, y esta nueva ciudad debe ser incorporada a la ciudad histórica, no como guetos más o menos controlados, sino como nuevos sectores urbanos de pleno derecho y plena integración en sus componentes formales y estructurales (trama vial, infraestructuras, espacio público), si se quiere preservar y renovar la sociabilidad propia de la ciudad.

58.-*La expansión metropolitana y el sistema de transporte.*- Durante el último tercio del siglo XIX, Buenos Aires se expande de un modo relativamente uniforme sobre tres ejes que coincidirían hoy aproximadamente con las avenidas Montes de Oca, Rivadavia y Leandro N. Alem. En este período la forma general de la ciudad puede describirse aproximadamente como un triángulo equilátero con base en el Río de la Plata y vértice sobre la actual avenida Rivadavia, apuntando hacia el oeste. Mientras la población de alta renta se concentraba en torno a la Plaza de Mayo, prefiriendo localizar sus residencias en lo que hoy es San Telmo y Montserrat, hacia los límites de la ciudad, se asentaban poblaciones de renta cada vez más baja, y finalmente la mancha urbana se disolvía en un espacio semirrural de límites imprecisos.

Esta pauta general de expansión se modifica radicalmente a partir del último tercio del siglo XIX debido a la construcción del sistema ferroviario, que constituye uno de los principales determinantes de las modalidades de la expansión urbana de Buenos Aires. Corresponde también a ese momento la opción definitiva por el proyecto portuario del Ing. Madero (dirigido hacia la terminal ferroviaria del entonces Central Argentino) en detrimento del promovido por el Ing. Huergo (concentrado en la desembocadura del Riachuelo). La epidemia de fiebre amarilla, finalmente, operó intensamente sobre la visión de la ciudad. A partir de entonces, y hasta mediados del siglo XX, la expansión se recostó sobre los grandes ejes ferroviarios que confluían hacia el distrito central de negocios, cada vez más concentrado en el área inmediatamente lindera por el Norte con la Plaza de Mayo. Estos ejes arrancaban de lo que hacia 1900 ya se habían transformado en las grandes terminales del ferrocarril (Retiro, Constitución y Once de Setiembre).

Desde Retiro, el Ferrocarril Central Argentino traza tres ramales hacia el Norte (dos, muy cercanos entre sí, recostados sobre la costa del Río de la Plata, otro algo más internado pero paralelo a los anteriores). También el ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico parte desde Retiro en dirección oeste-noroeste. En los intersticios que dejaban estos cuatro ejes de expansión se tendieron luego las líneas del Tramway Rural de la Compañía Lacroze (hoy Ferrocarril Gral. Urquiza), con terminal en Chacarita y de los ferrocarriles del Estado (hoy Belgrano Norte), con terminal en Retiro.

Desde Constitución, el dispositivo ferroviario es diferente. Todas las comunicaciones están en manos de una sola empresa, el Ferrocarril Sur, que atraviesa transversalmente la Cuenca Baja, para alcanzar Avellaneda desde la Capital Federal. Desde allí se abre en las vías Quilmes y Temperley. La vía Temperley se abre luego en tres: hacia San Vicente, Cañuelas y la llamada vía Circuito. La vía Temperley se constituye en el borde sudeste de la Cuenca Matanza-Riachuelo y sólo el ramal a Cañuelas se introduce en territorio de la Cuenca.

La consolidación del dispositivo ferroviario del Ferrocarril Sur, simultáneamente, absorbe y anula el antiguo Ferrocarril de la Ensenada, que partiendo de una localización privilegiada en la antigua ciudad (hoy edificio del Correo Central) unía las márgenes izquierda y derecha del Riachuelo antes de dirigirse por la vía Quilmes, en dirección a la ciudad de La Plata. El Ferrocarril de la Ensenada se reconfigura, dentro de este esquema, como vínculo del F.C.S. con el Puerto Madero.

El Ferrocarril Oeste también plantea un eje de expansión que se aparta de la Cuenca, dirigiéndose hacia Morón y Luján. El vacío entre el Ferrocarril Oeste y el Ferrocarril Sur, atravesado solamente por el ramal Haedo-Temperley, funciona más como vía de interconexión y carece de significación como eje de crecimiento y expansión urbana metropolitana. El Ferrocarril Oeste se vincula a su vez con Puerto Madero por medio de un túnel que termina de construirse a principios de la década de 1910.

Así, el sistema ferroviario soslayaba la Cuenca Matanza-Riachuelo, zona de tierras bajas. Sobre este espacio, posteriormente, se trazaron dos líneas de trocha angosta (hoy Belgrano Sur) que (entre otros motivos) por carecer de conexión directa con el núcleo portuario y quedar desvinculados del resto del sistema, no adquirieron excesiva importancia. En todo el período hubo un vínculo orgánico entre la expansión de la ciudad y las empresas ferroviarias (Sur, Oeste, Bs.As. al Pacífico, Central Argentino). Cuando se tendieron las líneas hoy denominadas Belgrano y Urquiza la ciudad ya estaba estructurada y ninguna de ellas pudo modificar el esquema anterior. De este modo, la consolidación de aquellos ejes ferroviarios como vertebradores de la expansión urbana de la

aglomeración, fue determinante de la incorporación tardía de la Cuenca Matanza- Riachuelo a la expansión urbana metropolitana, y su mantenimiento como una cuña rural o semirural hasta bien entrado el siglo XX. A partir de la década de 1930, el ferrocarril comienza a perder hegemonía en el direccionamiento de la expansión. El tejido urbano comienza a cubrir los espacios intersticiales entre los grandes ejes ferroviarios. Este desarrollo, asociado esencialmente al transporte público por automotor pero apoyado en la red preexistente de estaciones de pasajeros, benefició en primer lugar al Norte y Noroeste de la aglomeración. Allí, las distancias entre ejes ferroviarios eran muy bajas y la consiguiente alta densidad de estaciones y paradas ferroviarias facilitó la difusión de la malla de transporte automotor y el asentamiento de barrios en los espacios servidos por las cinco líneas que atraviesan este sector de la metrópoli. Al Sur, y por idénticos motivos, el área intersticial por excelencia se extendió por el vasto ángulo entre la "vía Temperley" y la "vía Quilmes". En el mismo se fue estableciendo, durante el mismo período, un conjunto de urbanizaciones de niveles de ingreso bajos y medio-bajos directamente relacionados con la sustitución de importaciones y la industrialización orientada al mercado interno que se inicia con la crisis de 1930.

El patrón general de poblamiento consistió en la aparición de centros de servicios en torno a las estaciones ferroviarias. En las estaciones de mayor importancia, o donde la estación coincidía con pueblos preexistentes, se establecían centros de mayor jerarquía: San Isidro, Belgrano, Morón, Lomas de Zamora. Hasta la configuración orientada por el transporte automotor de pasajeros, la estructura "tentacular" de Buenos Aires encerraba fuertes diferenciaciones dentro de cada tentáculo: en ciertos puntos predominaban los usos comerciales y administrativos (los centros locales), y en torno a esos centros se expandían áreas de uso residencial relativamente indiferenciado. A los transportes tradicionales (trenes, tranvías y subterráneos) se suma el colectivo (1928) en el ámbito de las nuevas redes viales y la difusión del automóvil. Con el concurso de organismos nacionales, se desarrollan los equipamientos y la red caminera de los alrededores de la Capital. Comienza la construcción del Camino de Cintura que vinculará a través de un arco - separado unos diez kilómetros de los límites administrativos de la Capital- los municipios vecinos del norte, oeste y sur. Se ensancha el Camino General Belgrano, reforzando la conexión entre Buenos Aires y la ciudad de La Plata. Las relaciones entre la Capital y los municipios limítrofes e

industriales del sur tuvieron conexiones viales a través de la construcción de tres puentes sobre el Riachuelo: el puente Avellaneda, (1935) y los puentes Uriburu (1938) y La Noria (1941).

Como primera conclusión, puede verse cómo la ciudad se expande y consolida siguiendo la pauta de la geografía y el desarrollo económico, a pesar de las divisiones jurisdiccionales y la fragmentación originada en las luchas políticas. El proceso de federalización del área central y la fragmentación territorial subsecuente se desarrolló entre fuertes enfrentamientos y verdaderas batallas que causaron miles de muertos a fines del siglo XIX, proceso que dejó marcas en la historia de la ciudad. Su estudio ha sido retomado recientemente por los historiadores, pero sigue siendo insuficientemente registrado por la agenda política contemporánea, que no advierte la fuerza de la unidad metropolitana por encima de la fragmentación jurisdiccional.

59.- La Cuenca Matanza-Riachuelo y el Área Metropolitana de Buenos Aires.- A mediados del siglo XX, debido a la fuerte concentración del crecimiento urbano sobre ejes que la eludían, la Cuenca Matanza-Riachuelo se mantenía al margen del proceso de expansión metropolitana. A partir de este momento, que es precisamente el que inicia la integración de la Cuenca a la expansión urbana, los ejes ferroviarios comienzan a ceder primacía ante la trama viaria. Si bien inicialmente ésta se articula en torno a arterias que convergen sobre las estaciones, rápidamente se empieza a desarrollar de manera autónoma, en un proceso que comienza en la década del '50 pero se profundiza a partir de la segunda mitad de los '60, suplantando a los ejes de crecimiento originales.

Así, las condiciones que marcan la integración de la Cuenca Matanza-Riachuelo al tejido metropolitano son distintas a las del resto de la ciudad. Comienza en el período de decadencia del transporte ferroviario y de crecimiento del transporte automotor. Ninguna de las dos líneas del Ferrocarril Belgrano Sur llega a capturar suficiente tráfico. Los ejes de expansión urbana en la Cuenca Media serán básicamente viales: en primer lugar las avenidas Crovara y Provincias Unidas, en el partido de La Matanza, y en segundo lugar la autopista de acceso al Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

Debido a su orientación transversal con respecto a la radialidad de los ejes viales metropolitanos, el Camino de Cintura, el "Camino Negro" y la Avenida General Paz, recién comenzarán a adquirir relevancia hacia la década del '70. El Camino de Cintura, sin embargo, funciona más como límite socioeconómico que como eje de expansión, más allá de ocasionales cadenas de comercios que se dan a lo largo de su traza sin llegar a constituirse en verdaderos Centros. Durante la década del 90, las políticas de concesión de los servicios públicos produjeron nuevos cambios: las sucesivas modificaciones de las operaciones portuarias y ferroviarias generaron una importante desafectación de predios que se pusieron a disponibilidad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y diferentes Municipios, sin ningún tipo de planificación, imposibilitando desarrollos de transporte futuros.

60.- Caracterización de sectores en la Cuenca Matanza-Riachuelo.- La Cuenca Matanza-Riachuelo ha sido objeto de un proceso de ocupación urbana que provocó la formación de tres zonas de características esencialmente diferentes:

- La cuenca baja: zona altamente urbanizada con un progresivo deterioro ambiental.
- La cuenca media: zona peri urbana o urbana en vías de expansión.
- La cuenca alta: área rural en su mayor parte.

Caracterización de la Cuenca Baja. La cuenca baja ocupa territorios de la Ciudad de Buenos Aires, los Partidos de Avellaneda y Lanús y parte de Lomas de Zamora, donde predomina el uso urbano del suelo, particularmente en actividades relacionadas con la producción industrial y de depósitos, mezclados con el uso residencial, comercial y de prestación de servicios. El área más próxima a la desembocadura del Riachuelo concentra desde el inicio de la urbanización la actividad portuaria.

A partir de la crisis mundial de 1930 se inicia un proceso de sustitución de importaciones que se convierte a partir de mediados de la década del '40 en una política de Estado. Entre 1930 y 1950 este proceso concentró la localización industrial en el Área Metropolitana de Buenos Aires en

general, y particularmente sobre las márgenes del Riachuelo, lo que impulsó muy pronto el poblamiento de la margen derecha de la Cuenca Baja. Desde mediados de la década del 50 los asentamientos urbanos se aproximaron cada vez más al eje fluvial del Riachuelo, cada vez más internados en el cauce de inundación. Esto acentuó un proceso de ocupación ilegal de tierras por sectores sociales de bajos recursos, en condiciones de precariedad de viviendas y sin infraestructura.

Después de la década de 1970 el uso industrial que se había localizando en una faja sobre ambas márgenes Riachuelo fue perdiendo importancia. Como resultado de ese proceso, algunos galpones y edificios industriales fueron siendo adaptados para otras actividades (comerciales, culturales, de esparcimiento) en tanto otros siguen sin utilizar y en proceso de deterioro. El uso comercial y de prestación de servicios se fue concentrando en las principales vialidades de las dos márgenes, siguiendo en esto el patrón fundacional de las líneas de tierras altas (Av. Sáenz, Av. Mitre, Av. Pavón, etc).

El uso residencial corresponde en su mayor parte a estratos socioeconómicos medios y bajos, estos últimos por lo general localizados en áreas próximas a las márgenes del Riachuelo, muchas de las cuales están sujetas a inundaciones periódicas y carecen de infraestructura de saneamiento. En algunos de estos sectores predominan las villas de emergencia y otros tipos de asentamientos irregulares. El uso residencial correspondiente a estratos medios se ubica sobre tierras altas, en las zonas más distantes del río. Este patrón no es homogéneo y presenta graduaciones.

La tipología de edificación coincide con la distribución territorial de los estratos socioeconómicos. En las zonas de alta densidad residencial, ciertos tramos de los grandes ejes de comunicación, en las Áreas Centrales, y principalmente en la Ciudad de Buenos Aires, aparece edificación en altura, generalmente en forma de conjuntos habitacionales. En la Ciudad de Buenos Aires se localizaron grandes equipamientos como el Autódromo, el Parque Almirante Brown y otros emprendimientos recreativos y deportivos.

Dos intervenciones importantes, realizadas durante las primeras décadas del siglo XX modificaron la fisonomía de la Cuenca Baja: la rectificación y canalización del tramo del río comprendido entre los Puentes de La Noria y Alsina; y la habilitación de los dos ramales del Ferrocarril Belgrano Sur. Sin embargo, estos proyectos no alcanzaron los efectos buscados: las obras del Riachuelo no terminaron con los riesgos de inundación, y el Ferrocarril Belgrano Sur, no fue estructurador del territorio.

Un hecho vinculado a los anteriores fue la conversión, a partir de mediados del siglo XX, de tierras bajas destinadas a actividades agrícola-ganaderas o a la deposición de residuos urbanos del sector sudoeste de la ciudad, en lo que hoy se conoce como el Parque Almirante Brown, procediendo a su saneamiento y a la localización de diversos emprendimientos urbanísticos, desarticulados y muchos de ellos todavía inconclusos.

El proceso de apertura y desregulación de la economía iniciado en 1976 tuvo un fuerte impacto en la cuenca baja, con una inmediata oleada de cierres de plantas industriales, que se convirtió en un proceso de masiva desindustrialización en los años '90. En las cercanías del Río de la Plata los terrenos vacantes se dedicaron a usos comerciales, logísticos y de distribución. Como parte de este proceso, en la década de 1990, se localizó el nuevo puerto de Exolgan en el Dock Sud, mientras se desafectaba de la actividad portuaria el antiguo Puerto Madero en la Capital Federal. Sobre la margen izquierda, el sector turístico en La Boca, de creciente importancia, constituye un enclave dentro de un barrio en crisis por la desafectación de Puerto Madero, la decadencia de la actividad de construcciones navales y el cierre de plantas industriales. En los últimos años por la conformación de distritos que tienden a favorecer la instalación de actividades productivas en la zona sur.

Caracterización de la Cuenca Media. La Cuenca Media ocupa el Partido de La Matanza, y sobre la margen izquierda se presenta menos densamente urbanizado que el sector anterior, con extensas áreas aún no urbanizadas hacia el oeste. También es menos denso el uso industrial porque las industrias se localizaron a lo largo de la Ruta 3, aprovechando los bajos costos relativos del suelo

y ocupando grandes predios. En tanto el uso comercial se concentró en función de la jerarquía vial, sobre el eje de la Ruta 3 y en torno a la plaza central de San Justo. Predominan asentamientos asociados a poblaciones de baja renta, con áreas urbanizadas sin infraestructura, o en conjuntos habitacionales, particularmente en las inmediaciones del cruce de la Avenida Crovara y el Camino de Cintura.

La Cuenca Media del Matanza-Riachuelo se había mantenido al margen de la expansión de la mancha urbana metropolitana, salvo en las proximidades de los ejes de las Avenidas Provincias Unidas y Crovara, uniendo San Justo con los barrios adyacentes de la Capital Federal por medio de una trama continua poblada por hogares de renta media y media-baja. En las últimas décadas se ha visto profundamente afectada, en un proceso que probablemente empieza con la instalación del Aeropuerto Internacional de Ezeiza en la década de 1950. En esos años se realizó lo que puede considerarse como el más importante emprendimiento transformador de la zona: la construcción del Aeropuerto Internacional, la autopista de vinculación con la Ciudad de Buenos Aires, la Ciudad Evita y el equipamiento de los bosques públicos y piletas populares.

Por su cercanía a la Ciudad de Buenos Aires y la accesibilidad que le brindaron la Autopista a Ezeiza, la Avenida General Paz y el Camino de Cintura (unido en algunos casos a la condición de tierras baratas por ser inundables), la Cuenca Media ha ido concentrando en el último medio siglo actividades estratégicas y grandes equipamientos de escala metropolitana o nacional como: el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, la Comisión Nacional de Energía Atómica, el Instituto Nacional del Agua, el Mercado Central de Buenos Aires, los centros de distribución de correspondencia de Correo Argentino, de mercaderías del Supermercados Coto. También se han construido diversos centros de recreación y deportes de escala metropolitana

Estas condiciones de accesibilidad, mejoradas en la década del '70 con la construcción de la Autopista 25 de Mayo, permitieron el desarrollo en la Cuenca Media de zonas residenciales

extraurbanas, de vivienda permanente o de fin de semana, unido a cementerios privados y campos deportivos, todos ellos destinados a sectores de alto poder adquisitivo.

Vinculados a la Autopista a Ezeiza, se han ido localizando conjuntos habitacionales que no responden a una trama ortogonal clásica, destinados a clases medias en un principio y a familias de menor renta hacia los fines de la década del '70. La incorporación tardía de la Cuenca al tejido metropolitano permitió que se instalaran industrias que buscaban aprovechar las externalidades potenciadas por los costos relativamente bajos del suelo. Estas industrias, en el período que media entre 1960 y 1975, constituyeron el punto de partida de la densificación poblacional de la Cuenca. Incluso en las áreas inundables donde las condiciones de sitio no necesariamente recomendaban un uso residencial extendido, las conveniencias de posición llevaron al desarrollo de barrios de bajos ingresos.

Caracterización de la Cuenca Alta. La Cuenca Alta del Matanza-Riachuelo permanece fundamentalmente ocupada por la actividad agropecuaria, con predominio ganadero. Los pequeños centros urbanos dispersos y no incorporados aún al proceso de metropolización de la Ciudad de Buenos Aires, han tenido un lento crecimiento, algo que está cambiando en la última década por la mayor accesibilidad que brinda la habilitación de la Autopista Ezeiza-Cañuelas, con la localización de actividades industriales, logísticas y residenciales extraurbanas.

En el límite entre Lomas de Zamora y Esteban Echeverría, sobre el Camino de Cintura, se extiende una franja donde se entremezclan usos recreativos, industriales y logísticos con áreas de baja renta y casas quinta. En los Partidos de Esteban Echeverría y Ezeiza, la expansión urbana se estructuró sobre el eje de la Ruta 205 y el ferrocarril, a partir del núcleo central de Monte Grande hasta el área rural de Cañuelas. Las actividades de comercio y servicio se concentraron a lo largo de esa ruta y en todos los centros asociados a las estaciones ferroviarias. La expansión de la mancha urbana se fue dando en forma diversa, con loteos ocupados con viviendas precarias por población de bajos recursos, y con parcelamientos de fin de semana y casas quintas de nivel de renta medio

y medio-alto En las áreas próximas al Aeropuerto de Ezeiza predominan espacios verdes, balnearios y casas quinta.

61.- Usos del suelo en la Cuenca.- Casi dos tercios de la Cuenca se dedican a la actividad agropecuaria extensiva: 37,6% (78675 ha) son predios ganaderos o sin uso aparente y 21.8% (45592 ha) son predios dedicados a la agricultura extensiva, preferentemente cereales y oleaginosas. El espacio de dominio público correspondiente a las vías de circulación comprende 6,6% de la superficie (13894 ha). Aquí se incluyen rutas nacionales y provinciales, avenidas, calles y caminos vecinales rurales. Entre los 33 usos restantes ninguno supera el 6%, siendo el más significativo en extensión el uso residencial de alta densidad dominante sin edificación en altura, con más de 50% del FOS global por manzana (11095 ha). Si bien otros usos del suelo no son significativos por su participación porcentual en la superficie total de la Cuenca, sí lo son por su naturaleza (en términos de conflictos urbano-ambientales potenciales o reales) y por su localización estratégica (intersticial urbana o periurbana) para un Plan de Gestión Ambiental de escala regional. Estos pueden clasificarse de manera preliminar en urbano-residenciales, urbano-industriales, degradados y con limitantes naturales.

Usos urbano-residenciales

- Asentamientos precarios y villas-miseria (671 ha)
- Manzanas baldías (934 ha)

Usos urbano-industriales

- Industrias petroquímicas y refinerías de petróleo (38 ha),
- Establecimientos industriales y grandes galpones, excepto petroquímicas y refinerías (en grandes fracciones superiores a la manzana (2917 ha)
- Establecimientos industriales y grandes galpones (hasta una manzana o superficie equivalente (901 ha)

- Vivienda y galpones - depósitos - talleres alta densidad (más de 50% del FOS global por manzana). Límite: un galpón grande o tres galpones chicos (4268 ha)
- Vivienda y galpones - depósitos - talleres densidades media y baja (menos de 50% de FOS global/manzana) Límite: presencia de un galpón (1051 ha)

Suelos degradados

- Suelos decapitados en su horizonte superficial (6219 ha)
- Canteras, cavas y tosqueras (828 ha)
- Basurales (301 ha),

Suelos con limitantes naturales

- Bañados o terrenos anegadizos (1431 ha)

El análisis agregado, a partir de la reclasificación en 14 usos del suelo, permite reconocer otros rasgos de la Cuenca útiles para la gestión ambiental a escala regional:

- Dos tercios de la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo es rural (64%), un cuarto es urbana (26%) y el resto es periurbana (10%).
- Los usos residenciales equivalen aproximadamente a un 10% de la superficie de la Cuenca (21584 ha), superficie que se duplica al incorporar centralidades, tejidos mixtos, usos industriales, espacios verdes y grandes equipamientos: 20%. Al incluir el espacio público el área urbana de la Cuenca es del 26%.
- Los espacios industriales y asociados (mayoristas, depósitos, talleres, galpones) representan la sexta parte del espacio residencial dominante (3856 ha industriales y 21584 ha residenciales).
- Los tejidos mixtos (residenciales e industriales) representan la cuarta parte del espacio residencial dominante (5319 ha de tejido mixto y 21584 ha residenciales) y se concentran preferentemente en localidades de la primera corona metropolitana.
- Las centralidades (centros, subcentros y corredores comerciales y de servicios) representan 0,5% de la superficie de la Cuenca (945 ha) y se concentran en la Ciudad de Buenos Aires y en los

sectores más densamente poblados de la primera corona metropolitana: Lomas de Zamora, Avellaneda, Lanús y San Justo.

- Los espacios verdes no son muy importantes; sólo 0.1% de la Cuenca y 0.4% de su espacio urbano está ocupado por plazas y parques urbanos. Esta proporción se incrementa considerablemente (1,3% de la Cuenca y 5,5% de su espacio urbano) al considerar otros grandes espacios abiertos: recreativos, culturales y deportivos.
- Los baldíos urbanos adquieren significación en la Cuenca. Manzanas baldías y grandes intersticios urbanos desocupados o subocupados totalizan 2915 ha, lo que equivale a 1,4% de la Cuenca o a 6,8% de su espacio urbano.

El espacio periurbano representa 10,2 % de la Cuenca, distribuido en proporciones equivalentes en tres lógicas de ocupación y apropiación del territorio propias de nuestra metrópoli: las producciones agrícola-intensivas (horticultura, floricultura, avicultura y granja) con 3,6% (7532 ha), las áreas degradadas por actividad extractiva (suelos decapitados, cavas, canteras y tosqueras) con 3,4% (7047 ha) y la ciudad verde (countries, barrios privados y barrios-parque) con 3,2% (6700 ha).

62.- La lógica del territorio. La condición de espacio intersticial que caracterizó a la Cuenca del Matanza-Riachuelo desde la federalización de Buenos Aires (1880), se ha visto profundamente afectada en las últimas décadas (en un proceso que probablemente empieza con la instalación del Aeropuerto Internacional de Ezeiza en la década de 1950), con la transformación de los elementos que históricamente estructuraron el desarrollo del AMBA: sistema ferro-portuario, peso relativo de BsAs en el territorio, funcionamiento del mercado interno, papel regulador del Estado.

La cuestión de la Cuenca del Matanza-Riachuelo y las políticas necesarias para su saneamiento constituyen un caso donde los aspectos técnicos muestran su indisoluble interrelación con aspectos políticos, económicos y culturales en el largo plazo. Hay un primer punto insoslayable que se refiere a la solución de carencias en infraestructura sanitaria, como cloacas, servicio de

agua potable, plantas depuradoras, infraestructura hidráulica para control de inundaciones, mejora del servicio de recolección de residuos, ampliación de los espacios verdes, tratamiento de bordes de los cursos de agua, etc: un variado y extenso capítulo que necesita de la aplicación de soluciones técnicas conocidas, relativamente simples. Es el nivel de la mayoría de las demandas sociales. Este primer nivel de acciones no requiere de mayor discusión técnica y en muchos casos sólo exige tener el presupuesto necesario y voluntad política. Hay que decir, sin embargo, que existe también, en este primer nivel de acciones necesarias, otro elemento a considerar: estas medidas correctivas, simples en sí mismas, directamente ligadas a lo local, se desarrollan en el tiempo y en el espacio. Cuando esta extensión en el tiempo y en el espacio trasciende los límites jurisdiccionales o los límites de mandato de la administración local, impacta en la política de gobierno y cambia de escala: hoy, los gobiernos locales, encerrados en la lógica de jurisdicciones separadas, carecen de las herramientas necesarias para abordar problemas que traspasan sus fronteras.

Ese cambio de escala marca el límite operativo del primer nivel de acciones necesarias. Entramos así en el segundo nivel de complejidad de la cuestión. Este segundo nivel de complejidad es inherente a la unidad de la Cuenca como sistema, la Cuenca como sistema natural y como pieza urbana de alcance metropolitano y sus desencuentros con una organización jurisdiccional que la subdivide siguiendo una lógica de poder que no se corresponde ya con la lógica del sistema natural sobre el que se asienta la ciudad y tampoco con la lógica del sistema económico-urbano. Eso es fuente de innumerables conflictos de difícil resolución en la medida en que toca, como es bien sabido, muy arraigados usos y modos de construcción del poder territorial. El sistema institucional, al no reconocer las dinámicas de los sistemas urbanos y ambientales, las altera desde la lógica del poder. Esto no ocurre sin consecuencias. La dinámica propia de los flujos de la Cuenca no se detiene ante los límites jurisdiccionales que encierran el alcance de las políticas municipales: el ciclo del agua, el transporte de mercaderías y personas, el ciclo de insumos y desperdicios de la ciudad, el impacto de las cuencas y subcuencas en el espacio construido (desde las subcuencas de los arroyos tributarios del Matanza-Riachuelo hasta el impacto del Río de la Plata en la propia Cuenca).

Cuestiones como el trazado de la red vial, la continuidad de las infraestructuras sanitarias, el ensamble de las políticas de usos del suelo, han sufrido históricamente un tratamiento discontinuo y fragmentado en la Cuenca Matanza-Riachuelo. En ese espacio fragmentado se desarrollaron industrias altamente contaminantes (como las curtiembres) y otras menos contaminantes, pero todas con una práctica de total desaprensión respecto a las externalidades negativas de su actividad. Esa fragmentación ha erosionado la capacidad de gobierno de los municipios frente a la unidad del sistema económico.

En general, la búsqueda de mayor poder territorial de los municipios se ha expresado en administraciones cerradas en sí mismas, que han rechazado la modernización y no han hecho el esfuerzo intelectual necesario para entender los cambios tecnológicos y económicos que acompañaron las transformaciones de las últimas décadas. Este es un componente central del problema y los municipios de la Cuenca han tenido por lo general muy débiles estructuras de planeamiento urbano y medio ambiente, y siempre limitadas a una mirada muy local. La necesidad, entonces, de pensar la complejidad del problema y de las soluciones posibles es una prioridad en dos sentidos: primero, en el sentido de la interrelación del fragmento con el conjunto, en diversas escalas territoriales (interrelación del barrio con el municipio, del municipio con la cuenca, de la cuenca con el área metropolitana y del área metropolitana con la región); segundo, en el sentido de la interacción de factores como la desocupación, las deficiencias de la infraestructura, la sobrecarga de los sistemas naturales, y las políticas poblacionales y de localización de industrias.

Es éste un conjunto de problemas de difícil resolución, en la medida que choca con miradas muy acostumbradas a la parcialidad -áreas técnicas de conocimiento estanco, que no consideran las variables sociales y culturales- y choca también con las prácticas políticas de construcción del poder territorial. Un ejemplo son algunas de las villas miseria de la Cuenca, que están en los mismos lugares desde la década del 40 o del 50 o del 60, sin haber logrado integrarse a la ciudad, a pesar de haber atravesado épocas de fuerte crecimiento económico pero huérfanas de

políticas públicas sostenidas. No es necesario decir cuánto más complejo es el caso de los asentamientos más recientes, en terrenos contaminados e inundables, con una población mucho más carenciada y un Estado mucho más pobre. Hay allí una cuestión de imprescindible modernización del sistema político y educación ambiental, a fin de encarar políticas de largo plazo con datos actualizados, políticas capaces de ir más allá del asistencialismo o de una rutinaria –y muchas veces pobre, porque no hay plata que alcance- urbanización in situ.

En consecuencia, en este segundo nivel de complejidad encontramos cuestiones de usos del suelo, economía y población que van más allá de lo estrictamente local, cuestiones donde parece acertado pensar en el impulso y desarrollo de actividades económicas no contaminantes, programas de modernización de las industrias existentes, promoción de la radicación de nuevas industrias con mayor valor agregado y menor impacto ambiental y en la puesta en marcha de políticas de ocupación del suelo que atiendan a las condiciones naturales del terreno.

Esto lleva al tercer punto, o al tercer nivel de complejidad de la cuestión. La Cuenca es también, finalmente, un área de oportunidades y puede verse, una vez saneada, como una gran área de reserva natural y de proyectos productivos para el desarrollo sustentable de la ciudad. Este tercer nivel de complejidad es el de la profundidad y alcance de los cambios necesarios. Las cuencas hídricas con asentamientos industriales en áreas urbanas son un fenómeno generalizado en el mundo, puesto que las ciudades se construyen cerca de una fuente de agua, entre otros factores ineludibles. En la medida en que el asentamiento original crece, esa fuente de agua, sobreexplotada y sobrecargada de residuos, entra históricamente en crisis. Se necesitan grandes obras de ingeniería hidráulica para regular, alimentar y a veces modificar el cauce a fin de mantenerlo vivo frente a la presión de la ciudad que crece a su alrededor.

En el caso del Matanza-Riachuelo, es necesario detenerse en las políticas de intervención desarrolladas durante el siglo XIX y comienzos del siglo XX, cuando se modificó la desembocadura, se construyeron la rectificación y los lagos reguladores, se inició la

interconexión con la cuenca del Maldonado y se pensaron grandes proyectos de ingeniería hidráulica capaces de alimentar el cauce (finalmente nunca construidos). Esa política basada en la previsión y en la confianza en el paradigma tecnológico fue prácticamente abandonada después de las obras del aeropuerto de Ezeiza, a medida que la fragmentación del conocimiento y de las prácticas de gobierno ocupaban el lugar de las miradas integradoras.

Retomar una política basada en la confianza en el paradigma tecnológico para intervenir en la Cuenca desde una mirada integral que tenga como objetivo la mejora de la calidad de vida es uno de los basamentos imprescindibles para la identificación de medidas correctivas de la Cuenca. El Matanza-Riachuelo necesita que la cuestión de su escasa pendiente y el impacto del Río de la Plata sobre su caudal propio sea retomado como un problema central de la ingeniería hidráulica, en estrecha relación con una mirada urbanística que contemple la interrelación del río con la ciudad. Lagunas artificiales reguladoras, alimentación del curso de agua mediante la interconexión de cuencas, replanteo de la canalización existente a fin de aislar barros contaminados, forman parte de este paquete de grandes obras que hay que animarse a encarar, saliendo de la timidez con que la ingeniería ha abordado el problema desde hace demasiado tiempo.

Uno de los rasgos centrales de la cuestión es que estos 3 niveles de complejidad son a su vez interactuantes y necesitan ponerse en marcha simultáneamente: Acciones de la administración municipal, completando infraestructuras; Acciones integradoras de las redes interjurisdiccionales (materiales y virtuales); Grandes obras de ingeniería, emprendimientos de atención inmediata a la salud de la población y programas de reorganización jurisdiccional, a escala regional, enlazando la situación actual con el futuro deseable.

Para ser posible, esta triple acción simultánea requiere de la formulación de una imagen-objetivo que integre en una política de preservación las acciones en la cuenca alta semi-rural, la cuenca media en transición y la cuenca baja urbanizada mediante una sucesión razonada de

programas de remediación y compensación en todos los ámbitos: público y privado, económico, social, natural.

63.- La renovación de la Cuenca Matanza-Riachuelo.- La Cuenca del Matanza-Riachuelo es hoy, al mismo tiempo, el lugar de la mayor pobreza del área metropolitana, el lugar de producción de algunas de las mayores fortunas de las últimas décadas y un lugar de creación de conocimiento. Es un lugar, paradójicamente, de gran saber y riqueza. Grandes empresas (y algunas de las que más han crecido en estos años): Exolgan, Loma Negra, Molinos Río de la Plata, Andreani, Coto, las empresas del Mercado Central, Aeropuertos 2000, las empresas del Polo Petroquímico, las empresas areneras, y las Universidades y centros nacionales de investigación (Universidades de Lanús, Lomas de Zamora, UTN-Avellaneda, La Matanza), la Comisión Nacional de Energía Atómica, el Instituto Nacional del Agua, la Comisión Nacional de Actividades Espaciales, están en la Cuenca

De ser un espacio intersticial, la Cuenca del Matanza-Riachuelo ha pasado a ser un potencial eje vertebrador del futuro crecimiento metropolitano, como consecuencia de una serie de transformaciones:

a) Cambios en el sistema ferro-portuario:

- erradicación de la actividad portuaria en Puerto Madero,
- crecimiento del puerto privado de Exolgan en la desembocadura del Riachuelo, (que maneja un tercio del movimiento de contenedores del puerto de BsAs),
- consolidación de la función residencial del área norte de BsAs y, consecuentemente, fortalecimiento de las limitaciones para la expansión de Puerto Nuevo,

- impacto de los puntos anteriores sobre las posibilidades de optimización de los accesos Norte y Oeste al Puerto, ventajas de desarrollo potencial para el acceso Sur.

b) Radicación de actividades estratégicas y construcción de grandes equipamientos públicos y privados en la Cuenca:

- Aeropuerto Internacional de Ezeiza
- Comisión Nacional de Energía Atómica
- Instituto Nacional del Agua
- Mercado Central de Buenos Aires
- Plataforma Logística de Román SA
- Centro de distribución de correspondencia de Correo Argentino
- Centro de distribución de Supermercados Coto
- Centro de distribución de la Cementera Loma Negra
- Universidades de Lanús, La Matanza, Lomas de Zamora y Tecnológica de Avellaneda
- Proyecto Centro Internacional de Diseño en Barracas
- Hospitales especializados de escala nacional
- Centros de recreación y deportes de escala metropolitana
- Mercado de Liniers (y proyectos de traslado)
- Puerto privado de Exolán
- Playas ferroviarias de Km5, Estación Sola, Estación Buenos Aires
- Ferrocarril Belgrano Sud
- Eje vial Autopistas 25 de mayo-Dellepiane-Riccheri-Ezeiza-Cañuelas

- Espacios de atracción turística internacional en San Telmo, La Boca y Mataderos

c) Desindustrialización: aparición de grandes áreas vacantes donde es posible radicar nuevas instalaciones funcionales a una nueva propuesta territorial.

d) Agotamiento de la utilidad política de la división jurisdiccional vigente: el Riachuelo como límite entre la Capital Federal y la Prov. de Buenos Aires, división jurisdiccional marcada por el momento histórico de su implantación (Generación del '80), frente a una circunstancia que requiere para las ciudades la construcción de organismos de gobierno de alcance metropolitano, a fin de actuar con eficiencia en los nuevos escenarios económicos.

La problemática jurisdiccional de la Cuenca Matanza-Riachuelo, tiene su punto clave en la coexistencia de jurisdicciones de los ámbitos nacional, provincial y municipal, a lo que se suma el particular nivel jurisdiccional de Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Como consecuencia de ello, se puede observar:

- En lo normativo; superposición jurídica de normas inconsistentes entre ellas, y por otra parte vacíos legales.
- En lo específicamente jurisdiccional, una superposición que se presenta como un natural obstáculo para el control de la autoridad.

A este proceso interno a la Cuenca, se suman los efectos de los cambios globales. El territorio del AMBA no ha permanecido ajeno a las modificaciones y mutaciones de jerarquías y flujos económicos y sociales que han caracterizado a todas las áreas metropolitanas del mundo en las últimas décadas. La Cuenca es también entonces un lugar de memoria y conocimiento: en la movilización de esos recursos reside su esperanza.

64.- Potencial estratégico de la Cuenca Matanza-Riachuelo.- A modo de síntesis, puede decirse entonces que el espacio de la Cuenca Matanza Riachuelo fue ocupado a partir del desarrollo de las actividades portuarias en la desembocadura del Riachuelo sobre el Río de la Plata, lo que favoreció la implantación de industrias en su entorno (La Boca, Dock Sud, Barracas y Avellaneda). Los procesos históricos que se desarrollaron en la cuenca permiten secuenciar tres grandes momentos:

a.- la ciudad fundacional, en desembocadura del Riachuelo, ocupando la parte alta de la llanura, siguiendo una modalidad clásica de asentamiento (puerto - área residencial – fuerte/sede del gobierno) y explotaciones rurales en la pampa deprimida. La cuenca expresaba la unidad natural y había una coherencia económica y política en el uso de la tierra: campo, puerto, barracas, residencia, gobierno;

b.- el proceso de modernización a partir de fines del siglo XIX. Con la federalización de Buenos Aires se consolida una división jurídica que fracciona la unidad de la cuenca, proceso que a su vez impulsa una creciente desvinculación entre desarrollo urbano-industrial y sustento natural. Esta situación transformó a la Cuenca del Riachuelo en un espacio intersticial compartido por el área federal y una cantidad de municipios de la Provincia. En este período, la Cuenca experimenta una serie de transformaciones, que se expresan en: instalación de fábricas, talleres y frigoríficos; nuevos asentamientos de población; inicio de un proceso acelerado de contaminación ambiental;

c.- desregulación económica, desindustrialización, a partir de los años 1980 (cierre de establecimientos, áreas vacantes, deterioro de la infraestructura, nuevos actores urbanos).

A lo largo de este prolongado proceso, caracterizado siempre por la discordancia entre las posibilidades del ambiente natural, la huella del desarrollo y la herramienta de gobierno, una

serie de grandes equipamientos fue instalándose en la cuenca (puerto histórico, Dock Sud, sistema ferroviario -Roca, Belgrano Sur-, rectificación del Riachuelo, Aeropuerto Internacional, Mercado Central, Puerto de Exolmán).

La Cuenca era, a fines del Siglo XIX, un área rural enmarcada por dos de los principales ejes que comenzaban a estructurar la expansión metropolitana. Por el límite sudeste, sobre el eje que conformaron el Ferrocarril Roca y la Ruta 205, se fueron alineando una serie de centros urbanos de primera jerarquía dentro del AMBA, como Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora, Adrogué, Monte Grande y Ezeiza, rodeados a su vez de áreas residenciales, en condiciones habitacionales y ambientales satisfactorias. Sobre el límite noroeste de la Cuenca, el eje urbanizador fue el que conformaron la Avenida Rivadavia y el Ferrocarril Sarmiento, generador de una serie de centros como Liniers, Ramos Mejía o Morón, ya por fuera del área de la cuenca. Esta marcada axialidad de la expansión metropolitana mantuvo a San Justo, único centro poblado de importancia localizado en el interior de la Cuenca, como una isleta urbana dentro de la cuña rural hasta bien entrado el siglo XX. Esta cuña era atravesada por la Ruta 3 que convergía al Centro y Puerto de Buenos Aires.

En los últimos quince o veinte años, la multiplicación de emprendimientos en el área norte de la aglomeración metropolitana de Buenos Aires (countries, barrios cerrados, etc.), distrajo la atención del proceso desarrollado en el sur, menos atractivo en apariencia pero igualmente significativo y de mayores consecuencias estratégicas: la reconversión funcional de la Cuenca del Riachuelo-Matanza y su probable transformación en un eje productivo y de servicios capaz de contribuir un replanteo profundo de toda el área metropolitana de Buenos Aires, tanto en sus aspectos funcionales como en la percepción colectiva de la cuestión metropolitana, fenómeno desarrollado al margen de toda planificación pero basado en el aprovechamiento de ventajas propias.

En un sentido amplio, la evolución del Área Metropolitana de Buenos Aires afecta a tres ámbitos en proceso de cambio: a) **un ambiente natural** - cuencas hídricas del AMBA - que

requiere la urgente puesta en marcha de procesos de restauración ambiental; b) **un sistema urbano** que está cambiando su modelo de crecimiento y su inserción regional; c) **una organización social** en transformación, delineando una nueva relación Estado / Sociedad, con creciente dinamismo de nuevos actores. La toma de conciencia del deterioro ambiental coincide con la saturación de la capacidad de carga del ecosistema en el que se asienta la ciudad (cuencas hídricas del Río Matanza-Riachuelo, arroyos Medrano, Vega, Maldonado, White, Ugarteche, Cildañez, Río Reconquista) y esta situación se expresa en una creciente pérdida de rentabilidad del modo tradicional de uso de los sistemas hídricos, debido al altísimo grado de contaminación alcanzado, fenómeno que genera fuertes costos indirectos y anula otras posibilidades del sitio. Desde hace unos años, la creación de entidades como la ACUMAR (Autoridad de Cuenca Matanza-Riachuelo), la actividad desarrollada por ONGs y asociaciones intermedias locales y la publicación de avances de investigación urbana dan cuenta de la importancia de la transformación en curso. Este movimiento hacia el sur ha alentado propuestas de traslado del conjunto de la administración del gobierno de la ciudad hacia el área del Riachuelo, siguiendo los pasos de la Corporación del Sur, la ACUMAR y el Centro Metropolitano de Diseño: propuestas que son una señal de la tendencia urbana.

El Area Metropolitana de Buenos Aires es ante todo un conglomerado estructurado por las conexiones al puerto, consolidado en el primer tercio del siglo XX gracias a la construcción de un complejo sistema ferropuerto con conexiones territoriales desde el Norte (FFCC Mitre, San Martín y Belgrano), el Oeste (FF.CC. Sarmiento) y el Sur (FF.CC. Roca y Belgrano Sur). En los últimos 50 años esta red experimentó profundos cambios en su relación con el entorno urbano, al mismo tiempo que la evolución de la tecnología ferroviaria modificó las características básicas de los terrenos necesarios (mayores superficies para movimiento de trenes y tratamiento de cargas y facilidades en la comunicación que permiten mayores distancias entre puntos operativos). Cambios que pueden resumirse como sigue: hacia el norte, la ciudad ha consolidado e intensificado usos residenciales que limitan las posibilidades de expansión de la infraestructura ferroviaria y condicionan los usos industriales de los terrenos existentes; hacia el oeste el crecimiento urbano más allá de la traza ferroviaria subterránea ha

creado una conflictiva situación del ferrocarril como barrera urbana, lo que afecta la posibilidad de mayores frecuencias en la corrida de trenes; hacia el sur el proceso de desindustrialización experimentado en las últimas décadas, ha contribuido a crear una situación de abandono en la cual la infraestructura ferroviaria subsiste en un marco de subutilización y obsolescencia, con áreas ocupadas, pero conservando buenas posibilidades de conectividad con el puerto.

La existencia de terrenos sin usos definidos, fábricas abandonadas y parrillas ferroviarias ocupadas por asentamientos ilegales presenta al mismo tiempo algunas de las condiciones que hacen posible imaginar la puesta en marcha de una política de reconversión del área, a partir de la elaboración de una estrategia público-privada de intervención. La consolidación de un Norte residencial, un Centro de gobierno y servicios y un Sur industrial (con grandes áreas vacantes), permite pensar que estamos frente a un proceso de mutación de la estructura de crecimiento de la ciudad, que profundiza tendencias y crea las posibilidades para una intervención fuerte en el Sur. Intervención capaz de organizar sobre la cuenca del Riachuelo un eje de transporte que estructure el movimiento de cargas en el AMBA, uniendo en un único sistema grandes equipamientos como el Aeropuerto de Ezeiza, las instalaciones del Mercado Central, las parrillas ferroviarias de Avellaneda-Barracas y las instalaciones portuarias de la desembocadura del Riachuelo, que cuenta con áreas de expansión capaces de absorber el crecimiento de la actividad portuaria sin afectar la ciudad consolidada.

Así concebido, el Corredor de la Cuenca del Riachuelo puede ser, también, un eje estructurante del conjunto del Área Metropolitana de Buenos Aires, generando e impulsando nuevas áreas productivas que permitan encarar impostergables tareas de reparación ambiental. Este proceso de cambios en los accesos al Puerto coincide con transformaciones económicas que, expresadas en una intensificación de los intercambios globales, multiplicaron la actividad portuaria, que pasó de mover unos 330.000 Teus/año a comienzos de 1990 a cerca de 1.000.000 Teus/año en el año 2000. A partir de las reformas económicas e institucionales puestas en marcha en la región, las exportaciones argentinas pasaron de 8.000 millones de dólares en 1980 a 23.811 millones en 1996 y las importaciones, de 10.541 a 23.762 millones.

La existencia del Mercosur prevé la consolidación a futuro de un gran mercado de más de 300.000.000 de personas. Esta expansión ha puesto severamente a prueba la antigua infraestructura física y en particular la de transporte. Según estimaciones del Banco Mundial en 1997⁸⁸, las deficiencias de los servicios de infraestructura en la región exigían entonces, para compensar el deterioro, inversiones totales anuales de \$ 60.000 millones, equivalentes al 4% del PIB regional (de ese total, unos 18.000 millones para el área de transporte). Las cifras evidenciaban la escala de los cambios necesarios entonces. Hoy, una década y media más tarde, después de años de crecimiento desparejo, puede pensarse sin embargo que la situación no ha cambiado sustancialmente⁸⁹ (89). En conjunto estas circunstancias diseñan un escenario en el cual organizaciones de la sociedad civil como las asociaciones intermedias enfrentan con grandes dificultades para constituirse en protagonistas. Medianas y grandes empresas, en cambio, más entrenadas y dotadas, aprovechan mejor las nuevas condiciones. Ha ido dándose así en el área, por iniciativa de distintos actores privados, una incipiente reconversión que apunta a la conformación de un eje de transporte Puerto-Aeropuerto.

65.- *La Ciudad Futura. Proyectos para el nuevo siglo.* La refuncionalización del Valle del Riachuelo como Gran Área Verde Metropolitana no es sólo la identificación de una pieza urbana clave en una nueva perspectiva de desarrollo metropolitano: su replanteo como dispositivo de alcance metropolitano y herramienta de un vasto programa de reparación ambiental toca todos los problemas que definen la situación local frente a los nuevos escenarios globales: proyecto territorial, problemática ambiental, desarrollo productivo, cuestiones jurisdiccionales. Una intervención en la Cuenca Matanza-Riachuelo debería articular estos aspectos.

⁸⁸ Banco Mundial, OCDE, México, 1997(<http://www.oecd.org>)

⁸⁹ Cf. Roberto Lavagna (ex-Ministro de Economía): "Oportunidad perdida", diario Perfil, 29-03-2015, (http://www.perfil.com/contenidos/2015/03/29/noticia_0013.html)

65.1.- Proyecto Corredor Multimodal de Transporte Puerto- Mercado Central- Aeropuerto. (UNLa-MCBA-UNPRE 1.EE.131/2007). Objetivos: Construir un Corredor Multimodal de Transferencia de Cargas, capaz de dar respuesta a la necesidad de crecimiento del Puerto de Buenos Aires, optimizando instalaciones existentes hoy desaprovechadas. Mejorar la competitividad del puerto como puerto hub del Mercosur, enclavado en el área urbana de mejores condiciones relativas para este fin (por niveles de concentración económica, oferta de servicios, etc).

- Oportunidades de Inversión / Infraestructura necesaria:
 - Ampliación Dock Sud: muelles, playas contenedores, navegación Riachuelo
 - Optimización y modernización conexiones ferropuertas (FFCC exRoca)
 - Optimización y modernización conexiones ferroviarias: puerto-aeropuerto; aeropuerto-microcentro urbano; aeropuerto-Mercado Central
 - Servicios complementarios en Dock Sud, Mercado Central, Aeropuerto Internacional de Ezeiza: hoteles, restaurantes, oficinas, centros de intercambio
 - Optimización y modernización servicio de transporte ferroviario de pasajeros en el área sobre trazado del FFCC Belgrano Sur y conexión Ezeiza-Centro de Buenos Aires.
-

65.2- Proyecto Estación de Transferencia Multimodal y Centro de Desarrollo Agro-industrial en el Mercado Central de Buenos Aires (UNLa-MCBA-UNPRE 1.EE.131/2007). Objetivos: Optimizar las instalaciones y tierras ociosas del MCBA, aprovechando su ubicación estratégica en la Cuenca MR, a las puertas de la CABA.

- Desarrollar una Estación de Transferencia de Cargas en el MCBA.
- Desarrollar un Área de Investigación Agro-industrial (Proyecto UNPRE)

Oportunidades de inversión. Infraestructura necesaria:

- Servicios complementarios en Dock Sud, Aeropuerto Internacional de Ezeiza: hoteles, restaurantes, oficinas, centros de intercambio

65.3.- Proyecto Canal del Guachero – Bypass Riachuelo Rectificado (UNLA-INA-2001).

Antecedentes de la propuesta: Una mirada sobre la función original de la Cuenca en el crecimiento de Buenos Aires y sobre las causas y objetivos de la rectificación del cauce natural del río llevó a un manejo de hipótesis de canales sustitutivos y finalmente a la consideración de la propuesta de replanteo de la canalización antigua del Matanza-Riachuelo (conocida como “rectificación del MR”) y su sustitución por un nuevo cauce paralelo, aislando el área contaminada para su posterior tratamiento. Esta propuesta, bautizada como Canal del Guachero, no es sino un bypass que reemplaza el tramo más contaminado del antiguo Riachuelo rectificado.

Elementos de referencia:

- alteración ya existente del curso natural del Matanza-Riachuelo
- caracterización del tramo rectificado del Matanza-Riachuelo y su área de influencia como asimilable a un área de Riesgo Mayor, es decir un área con condiciones tales que atentan contra la seguridad de la población (“seguridad humana” en términos del PNUD, 1994)
- remediación prácticamente imposible del área dentro de un abordaje tradicional

VII.- BUENOS AIRES. AUTONOMÍA

66.- *Centralidad de Buenos Aires y Autonomía*.- Desde los inicios de la vida independiente, Buenos Aires condujo los procesos de inserción de la Argentina en el sistema económico mundial: la ciudad se constituyó en esta tarea como capital natural del país, y esa función ya no fue cuestionada. Frente a un territorio vacío, Buenos Aires fue organizando un sistema urbano nacional, integrando en una misma red las antiguas capitales provinciales y las nuevas poblaciones. Durante casi un siglo esto funcionó y hacia 1950 la Argentina ofrecía en este aspecto su mejor momento: un territorio plenamente ocupado, integrado y que comenzaba a desarrollar ciudades intermedias (al mismo tiempo nacía la red nacional de carreteras sin que por entonces alarmara demasiado su impacto sobre las estructuras urbanas menores). Hacia fines de la década de 1980, autores como C.A.Vapnarsky⁹⁰ señalaban algunas consecuencias urbanas del proceso iniciado a mediados de siglo (mercado interno, industrialización, intervención estatal): el crecimiento de la Aglomeraciones de Tamaño Intermedio (ATIs) suponía un cambio de calidad en la organización territorial argentina. Las aglomeraciones intermedias organizaban las regiones económicas, con la preponderancia evidente de Buenos Aires, histórico puesto de mando. El crecimiento experimentado por las ATIs era auspicioso: equilibraba el desarrollo del conjunto a la vez que propiciaba los desarrollos regionales. Vapnarsky señalaba también los riesgos: cualquier reorientación de la economía nacional hacia el mercado externo dejaría en la intemperie a las ATIs situadas fuera de la región pampeana (y a éstas también, aunque con mejores posibilidades de supervivencia). En otras palabras: el estudio alertaba sobre un sistema urbano nacional frágil, en el mismo momento en que la globalización forzaba las fronteras. A partir de entonces las peores posibilidades se cumplieron: el vuelco al comercio exterior dejó las antiguas regiones desguarnecidas, aunque hubo grandes inversiones en infraestructura (puertos, carreteras, zonas francas). Se consolidaron importantes

⁹⁰ VAPÑARSKY, C.A./ GOROJOVSKY, N. (1990): *El crecimiento urbano en la Argentina, GEL, Buenos Aires*

enclaves industriales en distintos lugares del país (corredor La Plata-Rosario; frontera noroeste), pero la localización de las inversiones fue determinada de manera puntual y no concertada.

El territorio fue sometido a un proceso de suma cero, experimentando los cambios como rupturas que ignoraban la antigua trama de ocupación. Pronto se vio la aparición de áreas abandonadas y bolsones de pobreza muy cercanos a los nuevos enclaves relativamente prósperos. En todo esto la Capital se mantuvo en el papel de espectador, sin acertar a esbozar una política territorial no digamos nacional sino incluso provincial local. Hoy, desde hace por lo menos veinte años, los graves problemas del sistema urbano se hacen sentir en todo el país, bajo la forma de emigración, desempleo, crisis de infraestructuras. Es un lugar común atribuir esos problemas a la desigual distribución de la riqueza y a las características actuales del proceso productivo: se percibe menos la ausencia de una política territorial lúcida, capaz de interpretar correctamente los cambios (económicos, políticos) en marcha y expresarlos en propuestas de preservación regional. Así, en el último tercio de siglo, el pensamiento urbano local consumió su ruptura con la historia. Acuerdo tácito fue desatender el mensaje de la geografía urbana histórica. Digamos: razones propias de los tiempos. La ruptura de la memoria generada a partir del golpe de estado del 24 de Marzo de 1976 se expresó también en la imagen urbana colectiva: las antiguas infraestructuras productivas fueron percibidas como áreas vacantes: el puerto podía ser un centro comercial de lujo; los terrenos ferroviarios parques o estacionamientos; el Mercado de Abasto, un shopping.

El frente fluvial productivo y el antiguo eje emblemático de la república agroexportadora mostraron las señales de esa desorientación en proyectos inconexos, cuando no contradictorios o inconsistentes: Corporación Nuevo Puerto Madero, que ha desarrollado un emprendimiento inmobiliario para sectores de altos ingresos, sobre los terrenos del antiguo puerto; Proyecto Retiro, que pretendía clausurar la estación y favorecer la construcción de sector de torres de vivienda y hoteles en el lugar, afortunadamente no realizado; Autopista Norte-Sur, sobre la que están en discusión varias trazas alternativas, sin que ninguna logre el consenso de la

Corporación Puerto Madero, que teme los efectos del tránsito de camiones y carga. Contradicciones funcionales a escala regional, dispendio de áreas de reserva portuaria, olvido de la función productiva de la ciudad, inconsistencia de proyectos fantasiosos y renovaciones edilicias destinadas a decaer nuevamente en pocos años, caos en el mobiliario urbano. La mirada al eje Puerto-Congreso resulta reveladora: del puerto desactivado al recinto legislativo inconcluso (plaza que carga las señales de un desarrollo azaroso: anarquía de las fachadas, discontinuidad del skyline, asimetría de las esquinas). Un vasto campo de reflexión sobre el territorio y su organización -allí donde confluyen la historia, la geografía, la arquitectura y la política- había sido abandonado y ese abandono aparecía ahora en el espacio construido.

Buenos Aires, en los años '90 del siglo XX, al modificar su Constitución y erigirse en Ciudad Autónoma, perdió la posibilidad de realizar una verdadera refundación, que la dotara de los elementos de gobierno necesarios a la gran transformación en curso. Instrumentos efectivos de participación ciudadana. Instrumentos de gobierno urbano ampliados a la ciudad real. Instrumentos de conocimiento y difusión de los datos del escenario regional. Instrumentos de una más justa distribución de la renta urbana. Instrumentos, en fin, de preservación de la ciudad. En los '90, el esfuerzo estatuyente de la ciudad autónoma cayó en el anacronismo de enfrentar el siglo XXI con una ampliación de la legislación del XIX. Tarea que dejó fuera de la cuestión los resortes esenciales del poder en los nuevos escenarios: manejo integrado de las grandes infraestructuras de transporte que condicionan el desarrollo de la ciudad (puerto, aeropuertos, autopistas, ferrocarriles); control ciudadano sobre poderosos actores globales con capacidad para intervenir en fragmentos urbanos siguiendo sus propios intereses y no los del conjunto (terrenos vacantes, shoppings, multicines); coordinación e incorporación al proyecto urbano de actores vecinales que requieren una participación más activa que un sistema de esporádicas consultas, nunca del todo representativas y de efectos contradictorios.

En Buenos Aires, pensar la ciudad es pensar la centralidad. Sin embargo, los urbanistas siguieron una tendencia estudiantil y se concentraron en la periferia. Llegado el momento de

intervenir en la ciudad, esa tradición resultó incapaz de encarar el desarrollo del proyecto urbano exigido por los nuevos escenarios. La ausencia de proyecto estratégico se expresa en la banalización del centro y en el protagonismo sin control de los grandes especuladores urbanos. Un vacío teórico informa esa inconsistencia proyectual: así, el impacto de los grandes flujos que recorren el centro urbano deja el campo libre a las fuerzas del mercado y a las iniciativas de las empresas guiadas por la rentabilidad inmediata.

67.- CABA. La Reforma Constitucional de 1994.- Han pasado veinte años desde la reforma constitucional de 1994, convocada por la Ley 24309, que preveía la elección directa del Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, abría el camino a la autonomía de la ciudad y ponía sobre el tapete cuestiones fundamentales referidas a las facultades de gobierno, administración y justicia. Siguiendo ese camino, en diciembre de 1995, la Ley 24620 dio lugar a la reunión de la Asamblea Constituyente, que a partir de Agosto de 1996, integrada por 60 representantes electos de los principales partidos políticos, organizados en 11 comisiones de trabajo, elaboró en 2 meses la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires. Un proceso complejo y saturado de información tendía a dar respuesta a los múltiples desafíos que los nuevos escenarios globales planteaban a la ciudad: cuestiones políticas y económicas, cuestiones de representatividad y de gobernabilidad, cuestiones de renovación necesaria de infraestructuras y equipamiento, a toda escala (local y regional). El amplio espectro de participantes y temas a tratar estuvo orientado por el llamado Núcleo de Coincidencias Básicas de la Ley 24309, que aspiraba a ampliar los mecanismos de participación ciudadana y autonomía gubernamental, renovando las condiciones de la gobernanza en la ciudad, modernizándola sin salir de los lineamientos generales históricamente establecidos, en un escenario presidido por el recientemente electo Jefe de Gobierno Dr. Fernando de la Rúa.⁹¹

⁹¹ (<http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/31825/norma.htm>)

Las 11 comisiones de la Asamblea Constituyente encararon su trabajo sin advertir o sin dar importancia al hecho de que en esa asamblea quedaba de lado la cuestión territorial, que tanta polémica había despertado a lo largo de los dos siglos anteriores en la relación de la ciudad con el conjunto de las provincias. Los límites territoriales no se modificaban. El puerto permanecía bajo jurisdicción nacional, así como los terrenos de las infraestructuras de alcance nacional que atravesaban la ciudad. Los mecanismos de intervención urbana concertada, desarrollados en otras ciudades, que hubieran facilitado la perspectiva metropolitana, fueron minimizados. El foco de la atención era jurídico-político, la discusión mayor fue sobre los alcances de la administración de justicia y el poder de policía. De esta forma, una de las atribuciones centrales de la ciudad, la planificación urbana, se veía desde el comienzo seriamente limitada. En conjunto, sin embargo, el estatuto constituyente de la ciudad resultaba novedoso. La Ciudad Autónoma entraba así en el nuevo siglo con credenciales en principio prometedoras. A partir de allí Buenos Aires tomó un camino de jerarquización de la autonomía del núcleo central, lo que la diferenció de las medidas tomadas por todas las grandes ciudades del mundo ante un crecimiento urbano extendido siempre más allá de los límites jurisdiccionales de origen y el hecho innegable de la revolución tecnológica, que al convertir a las ciudades en nodos de un sistema global de intercambios, aceleró los procesos de transformación física y cambios de uso. Otras ciudades optaron por extender las herramientas de la gobernabilidad, desde las conformaciones del Gran Londres o la Comunidad de Madrid, hasta soluciones más particulares y complejas, como la Aglomeración Franco-Valdo-Ginebrina de la Gran Ginebra (que rebasa los límites de Suiza) o el Área Metropolitana de Vigo, que integra un amplio territorio urbano y rural formado por 14 municipios.⁹²

Quedó así en Buenos Aires fuera del horizonte la renovación territorial sobre la que habría de ejercerse el gobierno, algo que es la cuestión esencial de este cambio de época. Desde fines del siglo XX el impacto de la globalización sobre el territorio supone modificaciones profundas en

⁹² Véase, para Vigo: (http://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/ga-l4-2012.html), para Ginebra: (<http://www.grand-geneve.org/>)

la economía, en el mundo del trabajo y en la vida cotidiana. Traslados, relación con el espacio público y privado, comunicaciones en continua renovación, modifican la percepción y los usos de la ciudad. En ese aspecto, las transformaciones del escenario evocan las fines del siglo XIX. La turbulencia urbana es una expresión visible de este proceso. Lo territorial en transformación incide directamente en la gobernabilidad de la ciudad. Al mismo tiempo, Buenos Aires abandonó una tradición propia de ampliación de su espacio funcional, que en cada crisis precedente, desde los comienzos del siglo XIX, se expresó en la ampliación jurisdiccional y dio a la ciudad futura nuevas herramientas de gobierno: Ley de Capitalización de 1826, Municipio de Buenos Aires de 1852, incorporación de los Municipios de Flores y Belgrano en 1887, plena urbanización del área federal desde mediados del siglo XX (expulsando las quintas a la provincia). Al instaurar la autonomía de la ciudad central, una posibilidad, ambiciosa pero poco realista, dificultada por la diversidad y prácticas instaladas de la política local, residía en que la CABA asumiera un rol de coordinador de las acciones del conurbano en su conjunto. En el otro extremo de los escenarios posibles estaba el riesgo de la fisura y divorcio entre la ciudad central y la ciudad periférica. Más allá de la expresión electoral de estos procesos (que no fue homogénea), las características propias del funcionamiento real de la ciudad eliminaron la alternativa extrema del divorcio. Los casi tres millones de personas que diariamente entran y salen de la CABA para trabajar o hacer trámites y usar sus infraestructuras, expresan ese tejido profundo de la continuidad metropolitana.

68.- *La Reina del Plata*.- Con el advenimiento de la democracia la ciudad de Buenos Aires, menos cosmopolita de lo que se pensaba, enfrentó la globalización con desconfianza. Los dos primeros intendentes, de origen radical, afines al gobierno del Presidente Alfonsín (1983-1989), el Dr. Julio César Saguier (1983-1987) y el Dr. Facundo Suárez Lastra (1987-1989) se limitaron a una administración sin grandes proyecto de largo plazo. Sus mayores emprendimientos fueron actualizaciones del pasado: la puesta en marcha del Mercado Central de Buenos Aires y la reglamentación del CEAMSE. El proyecto del Mercado Central era un proyecto anacrónico ya en el momento de su concepción, a fines de los años sesentas, inspirado en la experiencia del mercado francés de Rungis y pensado para una economía fuertemente regulad por el Estado. Para el caso argentino, por añadidura, a este desfase en el tiempo había que sumar las grandes

distancias del territorio nacional (varias veces más extenso que Francia), la complejidad institucional propuesta (un gobierno tripartito Ciudad-Provincia-Nación, con dirección rotativa) y la dependencia funcional de los ferrocarriles, que para la época de inauguración del Mercado Centra habían prácticamente colapsado. El CEAMSE (Cinturón Ecológico del Área Metropolitana de Buenos Aires Sociedad del Estado) era una herencia del gobierno militar, un controvertido proyecto de gestión de residuos sólidos urbanos que abarcaba un territorio metropolitano conformado por la Capital Federal y 34 partidos del área metropolitana. En 1989, el intendente Carlos Grosso, proveniente de la izquierda peronista de los años 70, ligado al liderazgo del nuevo presidente Menem, inició su gestión con el slogan "La Reina del Plata se viene con todo" y basó toda su política en la urbanización del viejo Puerto Madero, 170 hectáreas en el frente ribereño al centro de la ciudad, el puerto sobre el que se había construido la Argentina próspera del siglo XX, y que, como todos los puertos del mundo en esos años, enfrentaba el dilema de su renovación frente a las nuevas dimensiones de los buques y los profundos cambios en marcha en los modos y técnicas del transporte de carga por mar. Ante el desafío de renovarse (lo que en esos años hicieron los puertos de Marsella, Le Havre, Barcelona, Bilbao, Montevideo: la lista es extensa), Buenos Aires optó por la liquidación del puerto y el fabuloso negocio que significaba la reconversión de esas tierras en el mercado inmobiliario. Desconfianza de la ciudad en sus propias fuerzas que desde entonces ha visto expandirse la capacidad portuaria de Montevideo y otros puertos de la región, que captan la carga que ha dejado de manejar Buenos Aires.

Entretanto, otros procesos han contribuido a la evolución de la ciudad: a) calidad y magnitud de las migraciones internas dentro de la Capital y primera corona del AMBA, en un contexto que ha incrementado fuertemente las densidades del área norte de la ciudad - desde el Barrio Norte hasta Pilar - y ha recibido migraciones de las provincias en el área sur sin modificar de manera significativa la cantidad total de habitantes en la Capital. Estas migraciones internas dibujan otra ciudad, con diferentes consecuencias ambientales difíciles de evaluar; b) relacionado con lo anterior, conflictos en la ocupación del espacio urbano, evidenciados no sólo en la urbanización de terrenos bajos sino en una mala utilización de la infraestructura existente, con rasgos de sobreutilización o subutilización, en la medida en que los cambios de densidad

parecen haberse obtenido por efecto de un proceso no regulado por pauta alguna de racionalización (fenómeno que se hace evidente en la sobreutilización de subsistemas pluviales y cloacales concebidos para densidades inferiores a las actuales, o en la subutilización de la infraestructura de transporte en barrios de baja densidad enclavados en áreas de gran inversión acumulada en el sistema de transporte público de pasajeros: subterráneos y trenes); c) desinterés por preservar o revitalizar las áreas e infraestructuras productivas de la ciudad, las mismas que le dieron no sólo carácter sino vitalidad y movimiento económico (áreas productivas del sur, sistema ferro-portuario). Estos procesos internos a la ciudad y que pueden atribuirse a estímulos propios de la evolución (política, cultural, económica) local, han coincidido con la oleada globalizadora y, en conjunto, contribuyen a una situación de gran exposición de los rasgos de su identidad urbana. La tarea de replantear un proyecto estratégico para la ciudad enfrenta así dificultades referidas tanto a la construcción del marco teórico necesario como al conocimiento mismo de los rasgos esenciales de su transformación en las últimas décadas.

Enfrentada a la necesidad de adecuar sus infraestructuras de transporte a las nuevas exigencias de producción, distribución e intercambio, Buenos Aires no ha logrado articular la renovación de sus infraestructuras en una respuesta urbana eficiente, comprensible y aceptable para los habitantes de la ciudad. La formación de nuevas regiones económicas “abiertas” tiene consecuencias que modifican las características de los problemas urbanos, los conflictos que se presentan y las alternativas de solución posibles, puesto que contienen demandas de nuevo tipo, en muchos casos todavía no claramente identificadas. La ciudad recibe nuevos y constantes flujos externos (de personas y mercaderías), hay más vehículos circulando, se producen más viajes/persona/día, aumenta la saturación de la infraestructura vial (con cuellos de botella y problemas de congestión creciente, sobretudo en las cabeceras del sistema: estaciones terrestres, puertos y aeropuertos), y al mismo tiempo las exigencias del comercio exterior inciden directamente en la evolución de un sistema de transporte en muchos aspectos obsoleto. ¿Cuáles son, en esta coyuntura, las prioridades? La función transporte es hoy la más dinámica de las funciones urbanas: influye prácticamente sobre todos los ámbitos de la actividad ciudadana. Transporte de mercancías y personas, flujos de capitales y conocimiento: también, necesariamente, puntos de encuentro, espacios para los intercambios, las actividades conexas,

la reparación, la recreación y el descanso. El deterioro de los sistemas de transporte y la irradiación de sus efectos al entorno urbano muestra de manera negativa la fuerza propia del dispositivo, su capacidad estructurante y su sensible relación con el entorno, señal de una interrelación compleja. La intervención sobre fragmentos urbanos vinculados con redes de transporte es así, gracias a esa condición, la oportunidad de actuar sobre piezas urbanas de escala intermedia, capaces de reinterpretar el fragmento adecuándolo a las nuevas necesidades propias de su actual inserción metropolitana.

Todas las ciudades, y especialmente las grandes ciudades, necesitan adaptarse a los cambios experimentados en la economía global. Esto supone la puesta en marcha de profundas transformaciones en distintos ámbitos: en la infraestructura de comunicaciones y transporte, en los modos de administración y gobierno, en los alcances jurisdiccionales y de control territorial. Desde la irrupción de las políticas neoliberales, Buenos Aires quedó sometida a un proceso de cambios que no sólo modificaron su significación en la región y su papel en el sistema urbano nacional sino también su conformación interna y su equilibrio demográfico.

69.- Una Carta Magna para Buenos Aires.- Ahora, ¿no tiene acaso Buenos Aires una Constitución? ¿No debería esta Carta Magna orientar los destinos de la Ciudad, servir de base para la resolución de sus problemas de gobierno, fijar metas y objetivos para la acción institucional? Siendo el objetivo último de toda Constitución el de asegurar la gobernabilidad, ¿no deberían buscarse en la Constitución de la Ciudad Autónoma los principios que muestren el camino a seguir? A mediados del siglo XIX en el Río de la Plata, en un mundo donde las comunicaciones eran difíciles, el acceso a la información un privilegio y en condiciones políticas pocos favorables, Juan Bautista Alberdi⁹³ estructuró su propuesta de Constitución para las Provincias Unidas a partir de tres procedimientos ejemplares: en primer lugar, siguiendo una impecable serie de silogismos, fue presentando y fundamentando los temas básicos que a

⁹³ ALBERDI, JUAN BAUTISTA (1852): *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina* (<http://www.hacer.org/pdf/Bases.pdf>)

su juicio condicionaban el desarrollo del país y debían preocupar en la redacción de la Constitución, estableciendo prioridades. Así: a) una crítica de la situación ordena, desde las primeras páginas de *Las Bases*, los elementos de la cuestión constitucional del Plata; b) en segundo lugar, el análisis de las constituciones ya ensayadas en el país y en América (Chile, Perú, Colombia, México, Uruguay, Paraguay, California) traza el panorama general, el estado histórico de la cuestión; c) en los siguientes 25 capítulos es analizado el conjunto de los factores, arraigando los objetivos generales en procedimientos terrenales muy precisos: población, infraestructura, economía. Alberdi levanta un horizonte de valores y grandes metas orientadoras; analiza errores y aciertos de los 40 años anteriores; propone, en fin, un texto donde se establecen los objetivos y los procedimientos “para hacerlos cumplir y desarrollarlos”. Su trabajo es, al mismo tiempo, la conclusión de las necesidades y posibilidades del país en el contexto mundial y el resultado de una lucha interna de décadas.

A mediados de los años '90 del siglo XX, en cambio, en un tiempo de comunicaciones universales instantáneas y libre circulación de la información, la Ciudad de Buenos Aires fundamentó su Constitución en una serie de manifestaciones de deseo, ausente toda referencia al contexto regional y mundial, sin referencias al camino recorrido por el país en los años anteriores y ajena a cualquier propuesta tendiente a la realización efectiva de aquellas manifestaciones. Derivación inevitable de la premisa que, al establecer la autonomía del territorio federal como objetivo suficiente, sin advertir, por otra parte, sus riesgos y limitaciones, soslayaba la cuestión de la gobernabilidad del conjunto. Así, la cuestión de los límites y recursos es despachada en dos artículos y la cuestión de la productividad olvidada. Nacida en una época de grandes transformaciones e irremediable confusión, donde pocos distinguían el nacimiento de una nueva economía, esta Carta Magna nacida vieja es hoy más un corsé que una verdadera herramienta de gobierno. La Estatuyente de 1994 quedó atrapada en la coyuntura. Los proyectos innovadores, que intentaban presentar cuestiones territoriales y de participación ciudadana en la elaboración de la política urbana, fueron derivados y cajoneados: así, todas las grandes cuestiones de la ciudad metropolitana quedaron fuera de su contenido.

Lo propio de una Constitución es crear precedentes, romper con el sistema jurídico heredado, construir la herramienta institucional capaz de operar sobre el futuro. Abundan los letrados que acusan a los economistas de ser meros contadores (lo que mucha veces resulta cierto), sin advertir que ellos mismos confunden el Derecho con la fiscalía y luego reducen la fiscalía al horizonte notarial. (En plena época de cambios históricos la ciudad de Buenos Aires necesitaba un Sièyes). Todas las constituciones nacen como consecuencia de una necesidad de replanteo institucional y un pacto que pretende condicionarlas. Su primera acción soberana es ampliar su campo y reformular ese origen. Esto es una necesidad de su justificación histórica, una necesidad de su función. Si el pacto previo es o se mantiene más fuerte en su intención condicionante, los documentos emanados de esta asamblea limitada verán la luz anulados de entrada por su aceptación del mismo *statu quo* que deberían aspirar a transformar.

En Buenos Aires, la autonomía profundiza al mismo tiempo la subdivisión administrativa, con la creación de las comunas, al mismo tiempo que se desentiende de los problemas planteados por la pertenencia de la Ciudad Autónoma a un conjunto metropolitano cuatro veces más poblado y extenso. Así concebidos, autonomía y descentralización son objetivos a todas luces insuficientes: inadecuación de las reformas políticas, banalidad de las metas. En esos años de fines del siglo XX, lo que en el ámbito de la Nación se verificó en la licuación vertiginosa de un proyecto político, en la ciudad se expresó por la transferencia del gobierno a los grandes grupos empresarios, que modificaron el perfil urbano, las infraestructuras y los equipamientos, al margen de una vana discusión urbanística que nunca levantó vuelo. Un recorrido por las vicisitudes del Gobierno de la Ciudad en los últimos años muestra claramente la incapacidad de la autonomía para acordar reglas de cogobierno con los municipios del Area Metropolitana. De allí la superposición de planes y proyectos, a veces contradictorios, otras veces redundantes.

70.- Centralidad y mudanza al Sur.- Entretanto, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en medio de una gestión que transcurre siguiendo las modas al uso en las grandes ciudades contemporáneas: énfasis en el transporte público, calles peatonales en el centro, bicisendas y

servicio público de bicicletas, el gobierno prepara en estos días de fines de 2014 y comienzo de 2015 una verdadera innovación: la mudanza de sus oficinas al sur de la ciudad: La Boca y Parque Patricios. Hasta ahora, los proyectos de la Ciudad Autónoma, con relativa solvencia, pocas pretensiones estratégicas y escaso interés por el diseño (fueron más cuidadosas las intervenciones en el espacio urbano impulsadas por el gobierno de De la Rúa). La mudanza en ciernes, sin embargo, no es una operación rutinaria sino un gesto destinado a cambiar profundamente el funcionamiento de la ciudad, sus hábitos y símbolos, porque cambia el centro geográfico de la decisión política.

Varias preguntas son posibles, puesto que la experiencia de otras ciudades muestra los riesgos de vaciar el centro, sin prever ni imaginar las consecuencias de esta decisión. ¿Se ha evaluado acaso qué va a pasar con el centro histórico y la centralidad institucional construida durante dos siglos? ¿Qué destino tendrá el edificio actual? ¿Cómo impactará este vacío de funciones en el espacio simbólico de Plaza de Mayo?. Un rasgo propio de Buenos Aires es su marcada centralidad, que remite a los orígenes mismos de la ciudad y ha renovado su significado a lo largo de la historia. Plaza de Mayo como lugar simbólico, sede de los poderes (político, económico, religioso), es el ámbito de expresión de la vida pública de la ciudad, con proyecciones nacionales, desde siempre, desde el 25 de Mayo de 1810 a las Madres de la Plaza durante los años de la última dictadura (1977-1983), pasando por el 17 de octubre de 1945 y todas las grandes manifestaciones de la historia, desde las revoluciones del radicalismo intransigente (en 1890 la Revolución del Parque termina en una gran marcha cívica hacia Plaza de Mayo) hasta las convulsiones del año 2001. La operación puede verse como un paso más en la marcha iniciada con la reconversión de Puerto Madero en los años '90: el centro de la ciudad modificado a fuerza de ocurrencias inmobiliarias, de consecuencias no estudiadas.

Al mismo tiempo, y en otra escala de cosas, el destino itinerante del proyecto es también un rasgo a destacar y una marca de este tiempo. ¿Por qué Parque Patricios? La elección no obedece a un estudio del conjunto de la ciudad, su funcionamiento y necesidades, sino a una ocurrencia.

Es una salida improvisada, después de varias opciones fallidas que buscaban instalar el gobierno en otros edificios de la zona sur. Así, el ejecutivo porteño aterrizó inesperadamente en la sede del Banco Ciudad, diseñado por un brillante arquitecto británico (Norman Foster) y readaptado para recibir a las oficinas del gobierno porteño. El resultado es una muestra de los usos y modos de la arquitectura actual de los grandes maestros, cuando diseñan obras para la periferia, ayudados por la tecnología contemporánea: propuesta de una imagen general del edificio, bosquejos y maquetas por internet, luego desarrollados y adaptados al lugar por equipos locales. Es de alguna manera una vuelta a los modos de la gran arquitectura internacional de la Belle Epoque, cuando fragmentos de la arquitectura francesa eran "exportados" a las capitales del mundo. Podría decirse en este caso que el proyecto es una mezcla del techo ondulado de la Cité de la Musique, del arquitecto Portzamparc (en París), con la gran Caja Mágica vidriada, del arquitecto Dominique Perrault (en Madrid) y la cubierta a gran altura de la estación Southern Cross del arquitecto Grimshaw (en Melbourne, Australia). Un edificio standard, a la moda internacional del momento. El resultado final, la transformación de un banco en sede de un gobierno municipal, es en sí mismo una caricatura de la posmodernidad. Frase quizás fácil pero no por eso menos cierta. Por otro lado, ¿por qué en Parque Patricios? ¿Hay estudios previos sobre la capacidad y vocación del sitio? ¿No se corre el riesgo de desnaturalizar un barrio, bajo pretexto de reactivarlo? ¿Qué va a pasar con la actividad residencial de la zona? ¿Cuál será el impacto de esos edificios de oficinas --intensamente usados durante el día y vacíos desde la caída de la tarde y los fines de semana-- en la vida cotidiana del barrio?

Pero este mismo rasgo de improvisación gubernamental (en la forma) y de indiferencia ciudadana (¿en el fondo?) tiene significación. No hay duda, por un lado, que con este gesto el ejecutivo de la Ciudad Autónoma muestra una vez más su principal acierto: entender que la gestión de la ciudad es una gran plataforma de construcción política, a condición de no meterse con los grandes y complejos temas estratégicos que realmente interesan a Buenos Aires (gravitación regional, rol del puerto en el estuario del Río de la Plata, competencia o complementariedad con los puertos del sur del Brasil, interacción con el conurbano bonaerense, integración metropolitana de servicios de salud: ámbitos donde la ciudad viene perdiendo

sistemáticamente posiciones) y jugar en cambio con las renovaciones de menor alcance, necesarias pero no suficientes.

Tampoco puede haber duda de que el silencio o la indiferencia o la resignación de la ciudadanía y del conjunto de las fuerzas políticas ante esta decisión y esta voluntad de transformación, que contrasta con tantos aspectos descuidados de la ciudad, hablan por sí mismos. La centralidad de Buenos Aires ha llegado a ser, quizás, un tema académico más que una preocupación ciudadana.

71.- ¿Hacia la dilución de la centralidad porteña?.- Paralelamente, entonces, otra dimensión crítica es posible en el análisis de la evolución reciente de Buenos Aires: a la discreción de la operación Parque Patricios (en verano, sin anuncios, sin mayor ceremonia) corresponde una simétrica indiferencia de la población. Así las cosas, bien puede que este episodio, que es, en un análisis de largo plazo, sin duda trascendente, encuentre su verdadero sentido en la perspectiva de una secuencia que desarticula el espacio simbólico central de la ciudad desde hace ya tres décadas, sin despertar más ecos que una módica efervescencia de la opinión, por otro lado variada y nunca unánime. Puerto Madero, Autonomía, Comunas, mudanza a Parque Patricios, han rediseñado profundamente la ciudad, eslabonando una serie de medidas que, ejecutadas aisladamente y sin vinculación explícita a un nuevo modelo urbano, en conjunto conforman una nueva ciudad. En 30 años, en esta suma de operaciones ha desaparecido el frente fluvial público (Balnearios de Costanera Sur), ha sido expulsada de la ciudad casi la mitad de la actividad portuaria (y sus empleos y divisas para la economía urbana), se ha profundizado el corte con el conurbano y se ha modificado profundamente la centralidad porteña.

Así, en un escenario global caracterizado por las oportunidades abiertas a la centralidad urbana, Buenos Aires ha elegido la dispersión y la desagregación. No deja de ser una curiosidad del caso el hecho de que la más nítida formulación del rol de las ciudades en el nuevo escenario haya salido de los análisis de la Dra. Saskia Sassen, hoy integrada al mundo académico anglosajón (Chicago, Nueva York, Londres) pero que no ha perdido el acento porteño que la

acompañó durante sus primeros 22 años de vida en Buenos Aires, donde se formó hasta dejar el país en 1966, después del golpe de Onganía. Análisis desatendido sobre las oportunidades que el escenario global ofrece a una gran ciudad como Buenos Aires.

Como resultado del devenir de las décadas pasadas queda, más allá de inconclusos, parciales y en general insuficientes debates, el hecho incontrovertible de los cambios físicos experimentados por la ciudad: grandes edificios públicos, localización de instituciones de gobierno, infraestructuras, son ya muy distintos a los de hace pocos años, sin que de esa transformación exista suficiente toma de conciencia. ¿De qué ciudad hablamos hoy? La evolución de Buenos Aires es una partida que se juega sin formulaciones estratégicas explícitas pero con movidas contundentes, que no se despliegan sin consecuencias.

Hacia el final de Adán Buenosayres, la novela porteña de Leopoldo Marechal, un desorientado Don Ecuménico, dominando con esfuerzo su "agitado físico", habló así: *"describir la metamorfosis de un alma no es cosa del otro jueves, pero hacer lo mismo con la transformación de un cuerpo es tarea monstruosa y por demás ingrata"*⁹⁴. No es quizás menos arduo pensar esta transformación de Buenos Aires a la que asistimos desde hace dos o tres décadas.

72.- El "poder blando" en la Ciudad Autónoma.- Conviene entonces considerar la posibilidad de que una lectura superficial de las políticas del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires conduzca a un error de apreciación sobre sus consecuencias a largo plazo. Es cierto que fácil pensar que nada de fondo ha sido abordado por la actual administración, por ejemplo cuando se ve que la ciudad arrastra desde hace décadas un puñado de problemas centrales sin resolver, tales como la continuidad de la autopista Norte-Sur (que causa graves problemas al transporte de carga y satura la red vial del área costera de la ciudad), el control del puerto o la

⁹⁴ MARECHAL, LEOPOLDO (1948): *Adán Buenosayres*, Ed. Corregidor, Buenos Aires, 2013, pág. 742

búsqueda de mayor incidencia en su funcionamiento (para revertir la pérdida de eficiencia que se traduce en el traslado de parte de la carga a Montevideo, con lo que eso implica en menos trabajo local y divisas), la cuestión de las villas (que no han dejado de crecer desde hace años) y su integración a la ciudad, el deterioro de la infraestructura de salud pública, y la lista podría seguir.

Sin embargo, al mismo tiempo es posible advertir, en una perspectiva de largo plazo, que la ciudad ha ido sumando cambios que están transformando la vida de sus habitantes: cuidado del espacio público y arreglo de parques y plazas, puesta en marcha de un sistema municipal de bicicletas, construcción de una red de bici-sendas, peatonalización del micro-centro, puesta en marcha de grandes distritos de usos predominantes, sobre todo en los barrios del sur (distrito tecnológico, etc), y, más recientemente, en estos meses de verano, lo que constituye sin duda la medida más audaz: el traslado de la sede de gobierno a Parque Patricios, también en el sur de la ciudad. Esto se ha desarrollado sin estridencias, en lo que es quizás el desarrollo pragmático, por tanteo, de un método de ensayo y error aplicado sin prejuicios y sin pretensiones aparentes. No debería haber dudas entonces, desde este punto de vista, sobre la profundidad de los cambios y sus efectos a largo plazo, aunque simultáneamente muchos de los grandes temas sigan pendientes de solución.

Es probable entonces que en estos años de la actual administración de la CABA hayamos asistido sin saberlo a un aprendizaje político por parte de funcionarios que provenían en muchos casos de la actividad privada, desarrollado con paciencia, relativo impudor, ausencia de ideas preconcebidas, y la capacidad de dar marcha atrás rápidamente ante errores evidentes --por ejemplo con la estación de subte en la barranca de la Recoleta-- evitando al mismo tiempo cometer demasiados errores graves en zonas sensibles, por ejemplo en las villas y en los barrios más pobres. Se ha instrumentado un "poder blando", de bajo perfil, dispuesto a modificar todo lo que pudiera modificarse sin problemas, evitando en lo posible los conflictos, y así imprimiendo su marca a la ciudad. Poco a poco una nueva sociabilidad se va desarrollando

sobre esas bases, en parte siguiendo una línea internacional común a las grandes ciudades: "playas públicas" en verano, recitales a cielo abierto, maratones, multiplicación de las calles peatonales, bicicletas públicas. Cuando sobre este telón de fondo, que parece banal y conocido, se interviene además en la localización de los poderes públicos, se está cambiando algo esencial del funcionamiento de la ciudad.

Poco importa, en esta perspectiva, la baja calidad de resolución que en muchos casos demuestran las intervenciones, más de una vez criticadas por los observadores (por ejemplo: pobreza de los materiales en la remodelación de Parque Patricios, torpeza de diseño en el trazado de las bici-sendas, baja calidad de las bicicletas públicas, trazado cuestionable del metrobús en una avenida de gran valor simbólico como la Av. 9 de Julio, etcétera). Lo notable es la eficiencia demostrada por este "poder blando" aprendido sobre la marcha y desarrollado frente a la indiferencia y distracción del entorno. Cuando el nuevo Jefe de Gobierno se instale en Parque Patricios, la ciudad ya no será la misma.

El enorme potencial de la ciudad-puerto fue una cuestión central de la política nacional desde el siglo XIX. Controlar ese poder fue una preocupación constante de las provincias en tiempos del apogeo de los estados nacionales. La paradoja de la autonomía del núcleo central histórico es el último episodio de esa preocupación, probablemente más teñida de anacronismo que de oportunidad. Con la globalización el juego de las ciudades en el territorio es más amplio, y así lo entendieron hace décadas ciudades como Bilbao (Proyecto Ría Bilbao 2000), Lyon (Plan Lyon 2010), Montevideo (Proyecto Montevideo 2030) y muchas desde fines del siglo pasado⁹⁵. Ese nuevo poder es "duro" cuando interviene en los puertos y aeropuertos, para hacerlos competitivos (como hizo en los últimos 20 años Montevideo) y es "blando", cuando, con modestia aparente, interviene en las costumbres, en la cultura, en la sociabilidad. La ciudad de Buenos Aires, que reemplazó el puerto por un barrio de lujo y convirtió la General Paz en una

⁹⁵ Para Montevideo, véase: (<http://mvd2030.montevideo.gub.uy/>)

muralla, todavía no ha hecho un verdadero balance. Digamos de paso que fue la población menos favorecida la que descubrió primero una verdad de los nuevos escenarios: la movilidad. Hace décadas los piqueteros entendieron que la movilidad era la nueva clave de la ciudad, mientras los urbanistas especulaban con operaciones inmobiliarias. Es posible entonces que Buenos Aires esté en las vísperas de una nueva época, que sorprenda una vez más, cuando se disipe la turbulencia de lo inmediato, si no se pone en marcha una comprensión de largo plazo de la cuestión urbana. Es una necesidad de la ciudad y del conjunto del territorio, porque hay muy pocos casos de un desarrollo armónico del conjunto en antagonismo con la ciudad capital.

73.- *El proyecto de Buenos Aires*.- Desde los orígenes de la vida independiente, la Ciudad de Buenos Aires fue sede del pensamiento transformador en la Argentina: pensamiento libre, abierto a las corrientes mundiales. La ciudad contiene la civilización: explicación de lo político por lo social y de lo social por lo geográfico. Así, desde los comienzos, la Revolución es una necesidad de la ciudad. Es inteligible allí. Durante siglos, ese espíritu animó el crecimiento de Buenos Aires, y se expresó en su forma física. Recinto de la Plaza Mayor, Plaza de Armas, Plaza de Mayo, Plaza de los Dos Congresos, espacios para el trabajo y para el ocio, la ciudad creció armónicamente, a la vez que construía la representación de un modelo de sociedad: calidad del espacio público y de los transportes masivos, riqueza del equipamiento, claridad de la estructura urbana. En esa construcción había también memoria y un sentimiento de continuidad, una idea, permanentemente recreada, de solidaridad entre generaciones: camino por donde el sentimiento fundacional se prolongaba en las generaciones del XIX, alcanzaba el Centenario y llegaba hasta el presente. Singular camino por donde Sarmiento (que hablaba de la vindicación de las injusticias de la suerte sufrida por sus deudos) se encuentra con Benjamin (*como a cada generación que vivió antes que nosotros, nos ha sido dada una flaca fuerza mesiánica sobre la que el pasado exige derechos*)⁹⁶. Universalismo ético que la ciudad expresa y es el sustento de la cuestión urbana, el humor que le da forma, continuidad y carácter, valor testimonial Monumento, guardián de la memoria. En las actuales condiciones de cambios

⁹⁶ BENJAMIN, WALTER (1940): *Tesis de filosofía de la historia, en Discursos interrumpidos, Taurus, Buenos Aires, 1989*

(económicos, tecnológicos, políticos), ¿cómo sustentar esa visión, sin poner en marcha un profundo ejercicio de reflexión sobre el proyecto urbano? ¿Cómo preservar la ciudad y, al mismo tiempo, elaborar una visión de la ciudad futura, de la ciudad deseada, sin movilizar la memoria ciudadana, rescatando la ciudad de sus más recientes olvidos y omisiones, desde sus espacios hasta su nomenclatura?

Hoy, cuando las ventajas comparativas de los territorios en el escenario global no son algo dado sino algo a construir, los puntos de partida son, para las ciudades, los rasgos de la identidad propia (rasgos culturales, económicos, morfológicos) y, al mismo tiempo, los elementos nuevos (internos o externos), propios de los cambios en curso. Una visión del modelo urbano expresada en un proyecto a largo plazo, es la única herramienta que puede la ciudad oponer a la presión indiscriminada de los intereses de sector. Una cierta percepción histórica de Buenos Aires ubicó, durante mucho tiempo, el sur de la ciudad hacia los pueblos de Adrogué, Marmol, Turdera; un área vecina al campo, pero todavía urbana, que de alguna manera era el par de los pueblos de Belgrano o de San Isidro, al norte. Lo que aquí importa es el singular territorio que esa imagen reconocía y, de alguna manera, mantenía vivo: una ciudad que se extendía, parejamente, sobre las dos orillas del Riachuelo (Barracas al Norte y Barracas al Sur), conservaba una memoria de caminos de tierras altas (del Hotel Las Delicias, en Adrogué, donde veraneaba Borges, al restaurante Ditzie, en Belgrano, donde almorzaba a veces Enrique Larreta), y reconocía los mismos elementos de su forma urbana: chacras, quintas, molinos de viento en jardines rodeados de altos paredones, caballerizas. Una ciudad que ignoraba el cisma de 1880 (año de la federalización de Buenos Aires), situaba su centro en el antiguo núcleo fundacional y su eje en el Riachuelo.

Se perciben hoy las consecuencias jurisdiccionales de la federalización de Buenos Aires como resultados no deseados de enorme impacto (en el régimen de propiedad, en el sistema económico, en la gobernabilidad urbana) y puede decirse que la fuerza del sustento territorial y el peso histórico de la ciudad heredada se hacen sentir en la unidad de hecho de la cuenca. Así, una mirada sobre el sur metropolitano muestra la emergencia de una oportunidad histórica: la

del desarrollo de las condiciones endógenas (naturales, culturales, económicas) de la Cuenca del Matanza-Riachuelo para conformar una pieza clave de la construcción territorial metropolitana, un dispositivo capaz de reconstruir la correspondencia entre los condicionantes naturales, históricos, jurídicos y económico-productivos del área, incorporando dos elementos unificadores en la elaboración del proyecto: el manejo de los flujos de transporte (por agua, tierra y aire) y el control y saneamiento de la polución ambiental. Elementos insoslayables en la configuración de una estrategia de desarrollo sustentable a largo plazo. Si las exigencias inmediatas de la política y el Gobierno (ejercicios contables, campañas electorales, replanteos legislativos) ejercen su influencia sobre los documentos de la planificación urbana, su cumplimiento tardío anula su utilidad. Esta situación, al mismo tiempo, abre nuevas perspectivas: la ciudad, vista en el largo plazo, liberada de las urgencias del calendario, revela sus verdaderas prioridades. La idea del proyecto ausente vuelve así por sus fueros: el proyecto urbano, entendido como medio para renovar la ciudad es también una herramienta para cohesionar demandas y adhesiones heterogéneas. Si hoy es posible referirse a la unidad del territorio urbano de la Cuenca del Matanza-Riachuelo es, sobre todo, por la vitalidad del área: la imagen satelital dirime la cuestión, cuando muestra las dos alas de la ciudad real, extendidas a ambos márgenes del enclave fundacional, más allá de los recortes jurisdiccionales. Hoy, en el caso de Buenos Aires, sigue siendo prioridad estratégica adecuar la división político-administrativa heredada al funcionamiento histórico de la ciudad real, dotando al área metropolitana de herramientas efectivas de gobierno. Esto resuelve los conflictos de la gestión urbana y disuelve falsos problemas, porque redimensiona los problemas a escala metropolitana y establece una secuencia de causalidades entre los distintos elementos de la cuestión urbana. Una adecuación de esta escala es, al mismo tiempo, una liberación de fuerzas sociales, hoy contenidas pero también desorientadas por divisiones jurisdiccionales anacrónicas, y una oportunidad: incorporando las enseñanzas que el verdadero funcionamiento urbano realiza sobre el ciudadano. Retomando una concepción productiva de la ciudad, creadora de trabajo, donde los elementos naturales y el espacio construido estén al servicio de la creación de trabajo y riqueza. Como consecuencia de las transformaciones tecnológicas en comunicaciones y transporte, las áreas urbanas comienzan un proceso de metropolización que subordina las ciudades próximas bajo la primacía de la ciudad más dinámica o de más compleja economía.

Buenos Aires, que reúne cerca de la tercera parte de la población argentina y casi la mitad del PBI, forma parte (junto con Ciudad de México y San Pablo), de las metrópolis que aportan parte sustancial del PBI nacional respectivo. Estas ciudades son motores de sus economías, de fuerte impacto regional. En nuestro caso, se habla ya de la coexistencia de “tres Argentinas”: un norte pobre, un sur próspero y un centro al mismo tiempo muy dinámico, de fuertes vínculos regionales y fuerte segregación, donde se asienta más de la mitad de la población y se generan dos tercios del Producto Bruto. La Ciudad de Buenos Aires es el resultado de un proyecto histórico, la empecinada materialización de una idea de sociedad y de una estrategia de organización territorial consciente. Ese proyecto elaboró una reflexión sobre los problemas de la modernidad periférica, y esa reflexión debería ser el punto de partida de nuestra propia reflexión. De manera paralela a una crisis política que desnuda paso a paso la debilidad del pensamiento progresista local, emerge, en el plano de la política urbana, la cuestión de la gobernabilidad del Área Metropolitana de Buenos Aires, elemento común de los problemas de la ciudad (desde el tendido de las infraestructuras hasta la extensión de los servicios, desde la recaudación hasta la descentralización).

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

VIII.- CIUDAD DE MÉXICO. GEOGRAFÍA E HISTORIA.

*...¿Repiten piedras íntimas, huelen a
desesperanza? Alto*

ahí, suma incierta

de lo que fui en lo que soy. Tengo sed

de esta ciudad. La supe

antes de

tocarla, hundida en sueños.

Juan Gelman, Ciudad de México, (2004)⁹⁷

74.- Datos básicos⁹⁸:

México (el país):

- Población (estimada 2010): 103.000.000 habs.

- Superficie (continental): 1.959.000 km²

- PBI per cápita: U\$D 9.326 (FMI 2010)

La Ciudad de México:

- Población: 8.900.000 habs.

- Superficie: 1.484 km²

- Densidad: 5.964 habitantes/ km²

- PBI per cápita 2010: U\$D 13.061 (CEPAL)

- Evolución Histórica:

⁹⁷ GELMAN, JUAN (2004): "Ciudad de México", en País que fue será, Ed. Era, México

⁹⁸ *Villes en Parallèle N° 45/46: Paris-México en reflet*, U.Paris-X, Paris, 2012

1900: 500.000 habs.; 1960: 4.900.00 habs.; 1990: 8.200.000 habs.; 2010: 8.900.000 habs

La Zona Metropolitana de la Ciudad de México (DF+49 municipios Estado de México):

- Población (2005): 19.300.000 habs.

- Superficie: 4.925 km²

- Densidad: 3.925 habitantes/km²

- Evolución Histórica:

1990: 15.100.000 habs. ; 2005: 19.300.000 habs.

75.- Geografía.⁹⁹ La Cuenca del Valle de México está situada en la parte más alta del altiplano mexicano, al pie de los volcanes Popocatepetl e Iztaccíhuatl, un área rodeada de montañas a la altura de los paralelos 19° y 20°. La planicie central varía entre los 2240 metros s.n.m. al sur y los 2390 metros s.n.m. al norte. La así llamada Cuenca del Valle de México es una cuenca cerrada, de contorno irregular, con un eje mayor de 110 km en dirección NE-SE, desde Xochimilco hasta Pachuca y un eje menor, de unos 80 km, perpendicular al anterior, desde la Sierra de las Cruces hasta las cimas del Iztaccíhuatl. Tiene una superficie de 9.600 km² e incluye las lagunas tributarias de Apan, Teocomulco y Tochac, incorporadas a la cuenca mediante obras de ingeniería. La parte más plana de la cuenca es la conocida como Valle de México. El clima del Valle de México se clasifica como subtropical de altura, templado,

⁹⁹ Esta caracterización de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (que ocupa este capítulo) se basa en la bibliografía de referencia y en la información recabada en los siguientes estudios y trabajos realizados en México: Programa de Barrio y Escuela en Iztapalapa, DF (1984/85: Tesis de Licenciatura en Arquitectura-UNAM); Profesor Asociado-C Arquitectura Mexicana Contemporánea UAM-Azcapotzalco (1988/89), Ensayo Memoria y Utopía en la Arquitectura Mexicana (Premio de ensayo INBA-México, 1985, Edición ampliada y revisada, UAM-A, 1989); Colaborador Programa Integral de Ordenación de Paraderos. SEDUVI-Gobierno Cd. de México (1998); Editor responsable de la Sección Transporte de la Revista Vector de la Ingeniería Civil/ Federación de Colegios de Ingenieros Civiles de la República Mexicana (Febrero 1998 a Diciembre 1999); Estudio de impacto urbano de la reactivación de la Estación Buenavista-DF, SERVIMET, Gobierno Cd. de México (2000).

semiseco y sin estación invernal bien definida. Los meses de Febrero y Marzo son los más ventosos, Abril, Mayo y Junio los de mayor calor, de Mayo a Octubre es el período de lluvias y de Noviembre a Abril el período más seco.

En el siglo XVI la cuenca se presentaba como un conjunto de lagos y lagunas ya intervenidos por los aztecas: Texcoco, México, Chalco, Xochimilco, Zumpango, San Cristobal, Apan, Tochas y Teocomulco. La parte occidental del gran lago de Texcoco, confinada entre tierra firme y el Albarradón construido por Netzahualcoyotl, recibió el nombre de Lago de México. En época de lluvias, el gran lago llegaba a tener unos 80 km de norte a sur y unos 45 de este a oeste y en su interior había varias islas: Tenochtitlan, Tlatelolco, Nonoalco, Mixhuca y Tlalpan. En época de secas el gran lago formaba cuerpos separados, de escasa profundidad. La parte más profunda de la cuenca corresponde al Lago de Texcoco, que concentró los depósitos salinos. Analizada por el Barón de Humboldt, el agua del lago dio una densidad relativa de 1.025, equivalente al agua de mar. Debido a su extensión y diferencias en la calidad de las aguas y los suelos, la cuenca presenta diversos climas y regímenes pluviales. Actualmente la precipitación media es de 400 mm en el norte de la cuenca y de 1400 mm en el sur. A comienzos del siglo XIX se realizaron mediciones de las subidas del nivel de las aguas, asignando la cota 0.00 al Lago de Texcoco. Todos los lagos estaban a una elevación relativa superior (entre +5.00 y + 2.57 metros) y drenaban al Lago de Texcoco. La mayor parte de los ríos son de carácter torrencial y sólo hay 9 ríos con cauce perenne (hoy entubados casi en su totalidad): Magdalena, Mixcoac, Tacubaya, Hondo, Tlanepantla, Cuautitlán. Tepotzotlan, San Juan Teotihuacan y de La Compañía. Unos 30 ríos alimentaban los lagos y se conocían unos 10 manantiales que brotaban en Chalco y Xochimilco (al sur-orienté de la ciudad), otros 6 al poniente y otros 5 al nor-poniente, algunos de aguas salobres, como los de Iztapalapa. En conjunto estas fuentes y cursos de agua contribuyeron decisivamente a la conformación de la estructura urbana y, en el período previo a la industrialización (hasta comienzos del siglo XX), a una extraordinaria luminosidad del aire.

Durante la primera mitad del siglo XX los ríos, muy contaminados ya por la expansión urbana, fueron poco a poco entubados y recogieron también las aguas negras de las zonas adyacentes a su cauce. Así atraviesan la ciudad las hoy avenidas Río Churubusco, Río Magdalena, Río Piedad, Río Becerra, Consulado, Tacubaya y otras.

76.- Historia. La ciudad pre-hispánica.- Existen diversos rastros de la ocupación urbana del altiplano en tiempos remotos: ruinas de Teotihuacán al norte, pirámide de Cuicuilco al sur, llegada de los grupos chichimecas y acolhuas a Xochimilco y Chalco en tiempos más cercanos y asentamientos de Azcapotzalco, Tenayuca, Xaltocan y Texcoco, con los que se inicia un período de intercambio comercial por vía acuática en un amplio sector del Valle. A principios del siglo XIV, el señorío de Azcapotzalco consolida su dominio sobre el resto de los poblados de la Cuenca. Es en ese momento que se produce la llegada de los aztecas, que llegan al Valle de México y se instalan en las orillas de la zona lacustre. Los aztecas pertenecían a una cultura sedentaria, practicaban la agricultura, tenían construcciones religiosas, construían represas y fortificaciones y recibieron la influencia de los dos grandes centros del altiplano: Tula y Azcapotzalco.

La primera localización del asentamiento azteca fue en la zona de Chapultepec, al Oeste de la ciudad histórica, donde fortificaron la cumbre del cerro, aunque luego fueron expulsados del lugar por los tepanecas. La posterior fundación de Tenochtitlan en un islote al centro del lago permitió a los aztecas establecerse en una zona que dividía los señoríos de Texcoco y Azcapotzalco y era fácilmente defendible. La leyenda habla de un manantial de agua dulce en el lugar donde encontraron el águila y la serpiente que guiaron la elección del asentamiento.

La versión establecida por los historiadores indica que la clase sacerdotal dictó las normas del trazado urbano, con la edificación del Templo de Huitzilopochtli (Templo Mayor) y la división de la ciudad en cuatro campas o barrios, probablemente por motivos político-religiosos. Los cuatro clanes antiguos que partieron de Aztlán, representados por los cuatro sacerdotes cargadores del dios, habrían inspirado la traza que organizó la ciudad en relación a las moradas

de los dioses creadores y los puntos cardinales. Tezcatlipoca al Norte, Quetzalcoatl al Poniente, Tlahiizcalpantecuhtli al Oriente y Huitzilopochtli al Sur, a partir del área central.

Desde el comienzo la falta de espacio y la escasez de agua dulce estimularon la intervención de los aztecas sobre el terreno, mediante la construcción de chinampas para aumentar la superficie habitable y defensas para controlar las inundaciones y separar las aguas dulces de las aguas saladas. Hasta finales del siglo XIV la ciudad de Tenochtitlan vivió un período de relativa calma y profundizó las relaciones comerciales con los pueblos circundantes. Poco después, a comienzos del siglo XV, durante el período de Chimalpopoca (1416-1426), la expansión de Tenochtitlan agudizó los problemas de escasez de agua. Chimalpopoca, señor de Tenochtitlan, solicitó a Tezozomoc, su abuelo y señor de Azcapotzalco, permiso para llevar a la ciudad agua desde Chapultepec. Comenzó así un enfrentamiento que culminó con la consolidación del poder de Tenochtitlan sobre los señoríos y poblados vecinos (Azcapotzalco, Coyoacán, Xochimilco, Texcoco). La ciudad lacustre conquistó los pueblos de la ribera del lago. Estas conquistas proporcionaron a los habitantes de Tenochtitlan tierras productivas y agua potable suficiente. Se inicia entonces la construcción de la Calzada Iztapalapa, que unirá a Tenochtitlan con Xochimilco, al Sur del Valle, y será al mismo tiempo un dique regulador de las inundaciones y una barrera entre las aguas saladas del lago y las zonas cultivables de Xochimilco y Chalco.

77.- La ciudad de los conquistadores.- A la llegada de Hernán Cortés la ciudad de Tenochtitlan presentaba una estructura radial con centro en el Templo Mayor, desde donde partían las tres calzadas principales y una cuarta que conectaba el centro con el embarcadero. Desde la fundación la ciudad había sufrido desprendimientos y escisiones de origen político o económico (Tlatelolco, Teopan, Moyotlan). En líneas generales esa centralidad y esa estructura radial se reconocen todavía hoy en el Zócalo y en algunas de las principales vialidades de la Ciudad de México. Siguiendo el análisis de Sonia Lombardo¹⁰⁰, la ciudad a comienzos del siglo XVI tenía

¹⁰⁰ LOMBARDO, SONIA (1973): *Desarrollo urbano de México-Tenochtitlan*, SEP-INAH, México

una extensión de unos 15.332 km² y unos 60.000 habitantes (otros estudios llevan ese cálculo a unos 300.000 habitantes. Consideraciones sobre densidades aceptables en una ciudad de construcciones de un solo piso y capacidad de alimentar una población de ese tamaño llevan a poner en duda estos datos). La ciudad virreinal se construyó sobre la traza de la ciudad prehispánica y desarrolló un sistema de damero que integraba los ejes de las grandes calzadas de Tenochtitlan: Tlacopan, Iztapalapa, Coyoacán, Tepeyac. La ciudad tenía tres autoridades civiles: una para los españoles, integrada por el Ayuntamiento, la Audiencia y los Virreyes y dos para los indios, conformadas por los gobernadores de Tenochtitlan y Tlatelolco. La ciudad recibió el nombre de México y se reservó por un tiempo el de Tenochtitlan para una parte de la traza, aunque con el tiempo dejó de utilizarse. El área de Tlatelolco y el área sur de la antigua Tenochtitlan, fuera de la traza española, recibieron el nombre de barrios: San Juan Tenochtitlan y Santiago Tlatelolco, siguiendo una modalidad que se adoptó también para los antiguos campamentos prehispánicos, que perduraron como barrios o parroquias: Aztacualco como San Sebastián, Cuepopan como Santa María la Redonda, Moyotlan como San Juan y Teopan como San Pablo.

Los límites de la traza en los primeros años, según el plano reconstruido por Antonio García Cubas¹⁰¹, estaban definidos al Sur por las actuales calles de San Pablo, San Jerónimo y las Vizcaínas; al Oeste por la Av. San Juan de Letrán (Eje Central) y al Nor-Este por la esquina norte de la Plaza de la Concepción, siguiendo hacia el Este por las calles de Puerta Falsa de Santo Domingo, Colombia y Lecumberri. Estos límites fueron modificados en 1527 al realizarse la primera ampliación de la traza para hacerla coincidir con la acequia que corría por la calle del Apartado hasta el convento de Santo Domingo. El límite oriental lo conformaron las actuales calles de Leona Vicario, La Santísima, Alhóndiga, Talavera (Consuelo) y Topacio hasta llegar a la calle de San Pablo. En el plano de Upsala puede verse la importancia que tenían las acequias que cruzaban la ciudad, desde la Viga hacia el poniente (Acequia Real), pasando a

¹⁰¹ Tomado de VALENCIA, ENRIQUE (1965): *La Merced, estudio ecológico y social de una zona de la Ciudad de México*, INAH, México, plano 6

un costado del Palacio de los Virreyes y de la Plaza del Volador, y desde Chapultepec hacia el centro.

La primera transformación de la ciudad virreinal, de gran impacto a largo plazo, será la introducción del transporte de carga por medio de animales y carros, primer paso para una progresiva pérdida de importancia del transporte por acequias, con el consiguiente mayor desgaste de los caminos y una creciente contaminación de los acueductos (que corrían en canales al nivel de las calzadas). Este cambio en el sistema de transporte tuvo a la larga efectos negativos en el sistema de diques y puentes que necesitaban un mantenimiento constante y un cuidadoso manejo para permitir los flujos de agua hacia la laguna y controlar las crecidas del lago salado sobre la ciudad. El sistema de acequias se mantuvo pese a todo en funcionamiento durante todo el período colonial. En el siglo XVI se reconstruyeron los diques y canales aztecas para control de inundaciones (destruidos en las guerras de la conquista). En el siglo XVIII la ciudad despertaba admiración entre los viajeros por la anchura y limpieza de sus calles, por las acequias y canales y la calidad de los edificios. En el plano de Juan Gómez de Transmonte (1628) se observan cambios hacia el Norte y Oriente, ampliándose la traza hasta encontrar las barreras de las acequias de Chalco y la del Puente del Clérigo.¹⁰²

A medida que la ciudad crecía y el sistema de acequias se deterioraba, los testimonios sobre la belleza del plan urbano (95) se combinaron con ásperas descripciones de la contaminación de los canales (“nido de tifus”), la pestilencia de las curtidurías y, también, los “hijos sacrílegos, amoríos de los padres de La Merced, indias enredadas e indios desnudos” que caracterizaban a sectores del centro ya a comienzos del siglo XIX.¹⁰³

¹⁰² Tomado de LOMBARDO, SONIA (1996): *Atlas histórico de la Ciudad de México*, INAH-CONACULTA, México

¹⁰³ PRIETO, GUILLERMO (1830), citado por VALENCIA, ENRIQUE (1965): *op.cit.*, pág. 64

A fines del siglo XVIII la ciudad se encontraba dividida en 12 barrios. Junto a la reorganización parroquial realizada por el arzobispo Francisco Antonio Lorenzana, el segundo Conde de Revillagigedo encara una reforma urbana que da lugar al primer plan regulador de la ciudad, levantado por Ignacio Castera en 1794, buscando recuperar el ordenamiento original de la traza y la incorporación de servicios de recolección de basura, limpieza y construcción de canales, etc.¹⁰⁴. Es la Ilustración que se expresa en el ordenamiento urbano. El plano de Arrieta (1737) muestra la regularidad de la plaza en la zona más consolidada, la Alameda, los dos acueductos que llevaban agua a la ciudad desde Chapultepec, la Plaza Mayor con el mercado y el Canal de la Viga y la Acequia Real.¹⁰⁵

78.- El Canal de la Viga.- Los canales fueron el principal medio de comunicación y transporte entre los poblados prehispánicos asentados en la zona lacustre. El Canal de la Viga fue la principal vía de acceso de mercancías, junto con el embarcadero de San Lorenzo, que dejó de funcionar cuando el nivel de los lagos fue disminuyendo. De la importancia de los canales dan testimonio la localización de importantes instituciones relacionadas con el comercio, a orillas del canal mayor (Canal de la Viga, Acequia Real): el mercado (tianguis) de la Plaza Mayor, el mercado del Volador, la Alhóndiga, el mercado y el embarcadero de La Merced. Las acequias y el Canal de la Viga de la ciudad colonial, vías de acceso al centro urbano de la producción agrícola de la periferia, consolidaron una función de abasto que continuó en el Mercado de la Merced en el siglo XIX y durante el siglo XX se expresó en una intensa actividad comercial muchas veces informal y en la multiplicación de talleres y actividades de servicios (moteles, restaurantes, cantinas). La zona oriente de la Plaza Mayor, desarrollada como barrio de La Merced durante el XIX, integraba el área central de la ciudad virreinal y allí se encontraban una parte de las instituciones virreinales, algunas de las casas de los vecinos más influyentes y

¹⁰⁴ CASTERA, IGNACIO (1794): *Plano 930-OYB-725-A, Mapoteca Orozco y Berra, Colección General, DF,*

¹⁰⁵ ARRIETA, PEDRO (1737): *en DE LA MAZA, F. / ORTIZ MACEDO, L.: Plano de la Ciudad de México de Pedro de Arrieta, UNAM-IIE, México, 2008*

también un área de servicios (zapateros, sombrereros, y, hacia el Oriente, curtidores, que aprovechaban el agua de las acequias).

En el siglo XVIII el Canal de la Viga era el límite entre la zona de mayor nivel (social y económico), al Oeste, y la zona popular, al Oriente, donde se encontraban los trabajadores y las curtidurías. El Canal de la Viga, en su recorrido hacia Chalco, era, al mismo tiempo, un paseo y uno de los ejes más vitales de la ciudad: el Paseo de la Viga, proyectado por el Virrey Conde de Gálvez a la orilla del Canal y construido por el Virrey de Revillagigedo. El Paseo de la Viga tenía, como el Paseo de Bucarelli, dos hileras de sauces que separaban tres secciones. Por la parte oriental, granjas y casas de campo, hacia el oeste, extensos campos de cultivo y la arboleda de la Calzada de San Antonio Abad, que llevaba a las lomas de Tacubaya.

A comienzos del virreinato los dos mercados principales fueron el de la Plaza Mayor y el de Tlatelolco, que luego perdió importancia. Los barrios desarrollaron mercados locales en las plazas de las iglesias parroquiales. Hacia el siglo XVIII el gran mercado de la Plaza Mayor concentraba el grueso de la actividad comercial de la ciudad, con una prodigiosa diversidad de productos y actividades de servicios (frutas, hortalizas, carnes, pescados, quesos, mantequillas, aves de corral, puestos de sombrereros, puestos de comida), con una concurrencia de embarcaciones que, sumando todos los embarcaderos, las crónicas evaluaban en no menos de 10.000 canoas.

En 1798 el Virrey de Villagigedo ordenó limpiar y nivelar la Plaza Mayor y trasladar el mercado a la Plaza del Volador (donde hoy está el edificio de la Suprema Corte), a un costado de la Acequia Real. Las bodegas se reubicaron a lo largo del Canal de la Viga y alrededor de la Alhóndiga, se ordenaron y limpiaron los canales y se puso en marcha un sistema de recolección de basura (reformas borbónicas aplicadas a la cuestión urbana a fines del siglo XVIII).

79.- La ciudad del siglo XIX. Los desequilibrios de todo orden que acompañaron a la Guerra de Independencia y a las guerras civiles de la primera mitad del siglo XIX tuvieron gran impacto negativo sobre la economía y el desarrollo urbanos. Habrá que esperar hasta mediados de siglo para asistir a una renovación, impulsada básicamente por las Leyes de Reforma (promulgadas en 1857 y efectivas a partir de 1861). La expropiación de los bienes de la iglesia y la irrupción de las ideas liberales en el cerrado sistema económico heredado de la Colonia generó una intensa renovación y crecimiento de la ciudad, su patrimonio construido, sus infraestructuras y sus espacios públicos y privados. A partir de 1857 el ferrocarril y los tranvías sustituyeron progresivamente a los antiguos sistemas de transporte (por tierra y por agua: carros, canales), contribuyendo a organizar la expansión de la ciudad y la transformación del centro urbano. Por esos mismos años, el crecimiento hacia el Poniente iniciado con la construcción de la Alameda y posteriormente con el Paseo de Bucarelli, recibirá un impulso decisivo con la construcción del Paseo del Emperador, proyecto de Maximiliano de Habsburgo para conectar Chapultepec con el Palacio Nacional que tendrá profundos efectos de largo plazo sobre la ciudad.

El Paseo del Emperador, llamado posteriormente Paseo de La Reforma, se consolidó durante el prolongado gobierno de Porfirio Díaz, durante el cual el centro económico-financiero y las residencias de los sectores dominantes comienzan a trasladarse desde la Plaza Mayor hacia el Oeste. La ciudad crece más allá de los límites de la ciudad colonial. La descripción del Oriente de la ciudad de la Novísima Guía Universal de la Capital de la República Mexicana¹⁰⁶ muestra hasta qué punto la visión liberal y progresista se imponía sobre la imagen de la ciudad virreinal: *“Por el Oriente se extiende entre casas vetustas, de sobria y pesada arquitectura, el México Viejo, con sus calles angostas, sucias y tortuosas, sus míseras plazoletas, los puentes en ruina del Canal de la Viga, charcos verdosos y deletéreos, carros que corren en medio del arroyo, macizas, extensas y desnudas tapias y, a largos trechos, jacales de adobe y tejamanil”*. Es fácil reconocer en esa mirada desvalorizadora la imagen de la ciudad colonial, de sólidos palacios

¹⁰⁶ PRANTL, ADOLFO / GROSSO, JOSÉ L. (1901): *Novísima Guía Universal de la Capital de la República Mexicana, México*, pág. 689

de piedra y jardines o quintas ocultos tras los paredones: una ciudad transformada hacia el Poniente por un urbanismo de grandes ejes, glorietas y jardines abiertos.

80.- Centralidad. Transformaciones en la función comercial y de abasto. A partir de la segunda mitad del siglo XIX, la parte central de la ciudad inicia una serie de cambios. La función residencial se traslada hacia el poniente. Las transformaciones principales pueden observarse sobre todo en la zona oriente, a través de dos procesos: el abandono de la función residencial y el aumento de la migración, que lleva a que La Merced se convierta en un foco de adaptación y asimilación de los estratos más bajos de la sociedad. En esas grandes casonas y en muchas de las propiedades eclesiásticas se instalan vecindades, lo que contribuye a modificar radicalmente la calidad de la vida urbana de la zona. Aunque la Iglesia poseía muchas vecindades en la zona de estudio, en el proceso posterior a la expropiación, con el paso a manos privadas de las propiedades de la Iglesia, los conventos fueron subdivididos y en la mayoría de estas propiedades se multiplicó el número de viviendas. En los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX, se asientan varias importantes industrias textiles en la Colonia Obrera y a lo largo de San Antonio Abad, rodeando la antigua zona comercial.

En la década de 1930, el canal de la Viga llegaba a las proximidades del Río de la Piedad – hoy viaducto Miguel Alemán-. Los productos provenientes del sur del Distrito Federal desembarcaban en el mercado de Jamaica, que formaba parte del sistema de abasto de La Merced. Las calles que rodeaban al mercado de La Merced se saturaron de puestos ambulantes y la mayor parte de los edificios fueron destinados al comercio y al almacenamiento, ubicándose las viviendas en las plantas altas.

Entre 1940 y 1950 se da el mayor auge económico de la zona que rodea al mercado; se abre el Anillo de Circunvalación y a lo largo de la calle se instalan nuevos edificios construidos para bodega (o para bodega y vivienda en las plantas altas), con lo que la zona de abasto inicia su expansión hacia el oriente, involucrando a los barrios de Santo Tomás, la Candelaria y La Soledad.

El mercado de La Merced es citado en 1934 como un factor de deterioro de la zona en la Memoria de Labores del Departamento del Distrito Federal. El centro de esta gran aglomeración comercial, lo conforman el barrio de La Merced y los restos del Ex-Convento (Los límites del Barrio Histórico de La Merced serían las actuales calles de Corregidora, Circunvalación, San Pablo y Pino Suárez).

En 1957 se construye el nuevo sistema de mercados, cruzando el Anillo de Circunvalación: Nave Mayor, Nave Menor, Flores Juguetes y Artesanías, Dulces, Herbolaria y Animales, el mercado de ropa y calzado en Mixcalco. La zona de bodegas continúa avanzando hacia el oriente. La implantación del nuevo sistema de mercados a unas cuantas cuadras de la localización original, tuvo como consecuencia una expansión de las actividades comerciales que no modificó sustancialmente las características de la “zona histórica” que contaba ya con un emplazamiento acreditado entre los comerciantes y clientes. Con el mejoramiento de la vialidad, la ampliación de las Avenidas San Pablo, Fray Servando Teresa de Mier y la Calzada de la Viga, y su conexión con el Anillo de Circunvalación, se forma el eje de abastos que une el mercado de Jamaica, los mercados de pescados y mariscos y todo el sistema de mercados de La Merced.

En la década de 1970 la actividad económica se fortalece, saturando la zona. Las calles se bloquean por maniobras de carga y descarga de productos. En 1975, las bodegas y comercios de alimentos ocupaban 44 manzanas, en 1976, ocupaban 67 manzanas y se estima que en 1982 ocupaban 111 manzanas¹⁰⁷. El comercio especializado se sitúa en el perímetro poniente y norte de la zona de abasto, la industria del vestido la rodea por el sur, poniente y norte, en estrecha relación con el comercio especializado. La expansión comercial y de abasto en el barrio de La Merced, refleja la transformación sufrida por todo el Centro Histórico, preservándose solamente y durante algunos años el eje Zócalo-Alameda.

¹⁰⁷ COPEVI (1976): *Estudio de regeneración urbana. El caso de La Merced, México DF (mecanografiado)* y DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN (1983), *Programa de Mejoramiento Urbano, Zona de La Merced*. D.D.F., México (mecanografiado).

En 1970 y 1980 se implementaron varias medidas en el Centro Histórico, que influyeron de forma determinante en el cambio de la estructura económica de la zona:

- a.- inicio de los trabajos de la Central de Abastos,
- b.- traslado de las terminales de autobuses de larga distancia a las terminales actuales (Norte, Sur, Oriente, Poniente)
- c.- reubicación de las terminales de los autobuses suburbanos,
- d.- reestructuración de las terminales de los autobuses urbanos,
- e.- reestructuración del transporte urbano sobre la red de ejes viales,
- f.- inauguración de la línea 4 del Metro sobre Av. Morazán, que transformó la estructura de flujos peatonales de la zona.

De este conjunto de medidas, es la primera la que generará el mayor impacto en el área central. El traslado de las bodegas a la Central de Abastos se realizó en dos etapas: en 1982 se trasladaron la mayor parte de las bodegas localizadas en la parte más antigua (Corregidora, Jesús María, San Pablo y Anillo de Circunvalación), pero un número considerable de las que se encontraban localizadas alrededor de la Nave Mayor permanecieron abiertas. En agosto de 1983 se clausuraron la mayoría de las bodegas que seguían operando. La zona perdió capacidad de atracción de la población compradora o de paso y la inseguridad aumentó. El traslado de las bodegas dejó un vacío físico de dimensiones desconocidas. Más tarde, a raíz de los sismos de 1985, varios inmuebles fueron invadidos. Las acciones de vivienda implementadas dentro del programa de Renovación Habitacional y algunas acciones sobre los locales comerciales no lograron frenar el proceso de deterioro.

Estos cambios en la función comercial y de abasto coinciden con otros dos procesos de cambio de uso que modificarán sustancialmente la antigua centralidad de la Ciudad de México a partir de la década de 1950:

- a) inauguración de Ciudad Universitaria en la zona sur de la ciudad (Coyoacán) y traslado de toda la actividad universitaria que históricamente se desarrollaba en edificios del área central;

b) desarticulación del sistema ferroviario y cierre de la mayor parte de las estaciones urbanas.¹⁰⁸

En el año 2000 se inició un lento repunte en el alquiler de locales comerciales y la localización de bodegas en inmuebles abandonados, cuyos giros principales son papelerías y venta de telas. Los rasgos considerados por mucho tiempo característicos del lugar (inseguridad y deterioro, delincuencia, ocupación de inmuebles para bodegas, invasiones de inmuebles abandonados, comercio ambulante y expulsión de la población residente y condiciones negativas para la localización de usos residenciales y servicios de calidad) han cambiado en la última década y actualmente el Centro Histórico de la Ciudad de México conoce un momento de rápida transformación positiva, cuyas razones pueden buscarse en la existencia de fuertes inversiones del sector privado en colaboración con el gobierno de la ciudad.

81.- Los sistemas de abasto de agua.- El manantial de Chapultepec proporcionó agua a la Ciudad de México por 400 años, desde comienzos del siglo XVI hasta fines del siglo XIX. El agua de Chapultepec emanaba de la ladera oriental del cerro, al pie del Castillo de Chapultepec construido a mediados del siglo XIX por Maximiliano. Pueden verse allí todavía hoy los restos de las albercas que almacenaban el agua para su distribución posterior. Se han identificado tres de estas grandes cajas de mampostería: la Alberca Grande o de los Llorones, la Alberca de los Nadadores y la Alberca Chica o de Moctezuma, situada en la parte más alta. En excavaciones realizadas en 1974 se comprobaron una serie de trabajos de mantenimiento realizados a lo largo del tiempo, entre ellos no menos de seis adaptaciones y rellenos contruidos para mantener la presión del agua a medida que disminuía el flujo natural del manantial. Los arqueólogos encontraron placas correspondientes a intervenciones hechas en los siglos XV, XVIII y XIX.¹⁰⁹ A comienzos del siglo XVI el antiguo sistema prehispánico de distribución de agua, alimentaba el convento de San Francisco, el Palacio Real, el Convento de Santo Domingo, la Plaza Mayor

¹⁰⁸ GARCÍA RAMOS, DOMINGO (1974): *Iniciación al Urbanismo*, UNAM, México, págs. 350-401

¹⁰⁹ PINEDA MENDOZA, RAQUEL (2000): *Origen, vida y muerte del acueducto de Santa Fe*, UNAM-IIE, México, pág. 37

y los conventos de San Lorenzo y La Concepción. A fines del siglo la escasez de agua llevó a la adquisición de derechos sobre los bosques y pueblo de Santa Fe (que pertenecían entonces al obispado de Michoacán) y a la construcción de un acueducto, que fue avanzando lentamente desde los inicios de la construcción en 1571 hasta ser terminado en 1620, en un proceso que consolidó la ocupación urbana en el área. A partir de entonces el agua de Chapultepec alimentó el sector sur de la ciudad histórica y el agua de Santa Fe el centro y el norte. Restos del acueducto se ven todavía hoy en la Av. de Chapultepec. Fue durante siglos el mayor sistema de distribución de agua de la ciudad. De la Alberca Chica o de Moctezuma salían tres ramales principales: el del bosque (con una longitud de 1.116 varas), el de la Merced (1952 varas) y el de San Pablo (1400 varas) que abastecían unas 125 fuentes privadas y 5 públicas: la del Bosque, la de la Garita de Belén, las del Cautivo, la de la Plazuela de San Juan y la del Salto del Agua. En 1620 la caja distribuidora del acueducto repartía el agua a la zona centro y norte de la ciudad, con ramales a los barrios de La Concepción, Santa María, San Lorenzo y el Carmen. En 1730 el acueducto alimentaba 180 fuentes particulares y 7 fuentes públicas. Más tarde se unieron al acueducto de Santa Fe las aguas de los Leones y del Desierto, con las cuales la caja principal dio servicio a San Francisco, Palacio Real, San Lorenzo y La Santísima. En 1806 recibían servicio 380 fuentes privadas y 27 públicas, sin contar diversos establecimientos como mesones, baños públicos y lavaderos de la zona norte. La caja principal de distribución recibió el nombre de Fuente de la Mariscala y sobrevivió hasta el siglo XIX cuando fue demolido el acueducto. Otros acueductos dotaron de agua a distintas zonas de la ciudad, como el acueducto que venía de Tlalnepantla a la Villa de Guadalupe. A fines del siglo XIX, la Ciudad de México recibía el agua de los manantiales de Santa Fe y del Desierto de los Leones, de Chapultepec, del río Hondo, de la Sierra de las Cruces. Hacia 1908 dejaron de utilizarse las aguas de este acueducto dejándolas para el uso de los pueblos de Santa Fe y Cuajimalpa, al iniciarse la introducción del agua proveniente de los manantiales de Xochimilco. A partir de fines del siglo XIX los acueductos y las fuentes fueron paulatinamente demolidos casi en su totalidad. Quedan algunos arcos sobre la Av. Chapultepec, en las faldas del Cerro de Chapultepec y en la barda del Molino del Rey, hoy parte

de la residencia oficial de Los Pinos. Se conservan también aunque cerradas las albercas de Chapultepec y las de Santa Fe y Desierto de los Leones.¹¹⁰

82.- El acueducto de Xochimilco.- A fines del siglo XIX, agotados los manantiales que alimentaban el sistema de acueductos, el gobierno de la Ciudad de México encaró el proyecto del Acueducto de Xochimilco, una obra que incorporaría los últimos avances tecnológicos de la ingeniería de su tiempo (bombas de agua, energía eléctrica) para instalar un sistema de provisión de agua destinado a servir a la ciudad casi hasta mediados del siglo. En 1900, el Ayuntamiento de la Ciudad de México encomendó al Ing. Don Manuel Marroquín y Rivera la realización de un proyecto (diseño general y obras necesarias) para dotar a la ciudad de una nueva provisión de agua capaz de satisfacer las normas de higiene y consumo de una ciudad moderna. El acueducto que traía las aguas de Santa Fe y Desierto de los Leones proporcionaba 2100 litros por segundo en 1847 y había bajado su caudal a 770 litros por segundo en 1889. El proyecto Xochimilco se inició en 1901 y la construcción en 1905, prolongándose hasta 1913. La realización del proyecto incluyó el análisis de requerimientos de agua para diferentes usos, el análisis de la presión necesaria para configurar un servicio continuo, las pendientes requeridas, los tipos de terrenos, la evaluación de los posibles manantiales de captación, la pureza del agua, los tipos de tuberías, receptáculos y bombas. El estudio realizó previamente, antes de optar por los manantiales de Xochimilco, una revisión de todos los manantiales que rodeaban a la ciudad, incluyendo Río Hondo, Tlalnepantla, Xochimilco, Chimalhuacán y el proyecto de Lerma. El proyecto final consistió en el aprovisionamiento de un volumen de 2100 litros de agua por segundo producido por los manantiales de Xochimilco; en la conducción de este volumen hasta las orillas de la Ciudad; en el bombeo de las aguas para conducir las a la Casa de Bombas de la Condesa, en la construcción de cuatro depósitos en la Loma del Molino del Rey y la red de distribución a las casas, edificios públicos y parques de la Ciudad de México. El acueducto de Xochimilco generó cambios fundamentales en la percepción social sobre el servicio del agua, al poner en marcha un servicio de agua potable que pasó de la dotación a través de fuentes públicas a un sistema de

¹¹⁰ *ibidem*

distribución individual, privado, donde se introduce el agua directamente a las viviendas por primera vez en la historia de la ciudad.¹¹¹

Al mismo tiempo, el acueducto de Xochimilco contribuyó a modificar las tendencias de crecimiento de la ciudad, al orientar por primera vez la extracción de agua desde el sur, la zona más baja del altiplano y alejada de la ciudad histórica, lo que obligó a desarrollar complejas obras de ingeniería para lograr una adecuada y continua presión del agua. Esto implicó una labor prolongada de construcción de infraestructura que tuvo un fuerte impacto sobre el desarrollo urbano. Las instalaciones del acueducto (casas de bombas, vertederos, depósitos) jalonaron la ciudad en su trayecto desde el sur hacia el norte. Por otra parte, a largo plazo, el acueducto tuvo un impacto ecológico muy fuerte sobre la zona de Xochimilco, por la sobre-explotación de los manantiales, aunque esta sobre-explotación no es la única causa de los problemas del área, influyendo también la deforestación y la impermeabilización de suelos por causa de la expansión urbana.

Desde Xochimilco hasta Chapultepec, las obras del acueducto recorrían las actuales avenidas de División del Norte, Nuevo León, Alfonso Reyes y Patriotismo, donde se encontraban las Bombas de la Condesa (actualmente está allí la Casa de Válvulas de Distribución). De la Condesa salían dos tuberías, una que llevaba el agua al centro de la ciudad, siguiendo lo que hoy es el Circuito Interior, con ramales por Av. Chapultepec y Tacuba, y otra que conectaba con el Depósito de Dolores.

Las aguas de los manantiales localizados en el antiguo lago de Xochimilco provenían de filtraciones a través de capas de basalto, tobas y cenizas volcánicas de las montañas del Ajusco. Estas filtraciones descienden profundamente y sirven para alimentar un vasto depósito subterráneo cubierto de lavas que forman los últimos contrafuertes de la sierra, para después salir a través de numerosos ojos de agua situados a pequeña distancia del pie de las montañas y en el fondo del

¹¹¹ MARROQUIN Y RIVERA, M. (1901): *Proyecto para las obras de aprovisionamiento de aguas potables a la Ciudad de México. Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, México*

lago de Xochimilco. Este hecho contribuía a la regularidad de salida de las aguas, ya que el depósito subterráneo tiene pocas variaciones de nivel y permite regularizar la salida de agua, garantizando la continuidad del suministro aún en época de secas.

La magnitud y complejidad del proyecto Acueducto Xochimilco puede apreciarse si trascribimos algunos aspectos técnicos. Las obras de captación consistieron en la perforación de pozos brotantes conectados con un sistema de bombas que elevaban las aguas. La localización de las bombas en las obras mismas de captación, permitió la construcción de un acueducto con pendiente mínima y de un nivel suficientemente elevado, que permite mayores facilidades de construcción, vigilancia y reparación. Las bombas establecidas en cada una de las obras de captación fueron bombas centrífugas con motores eléctricos establecidas a un nivel lo suficientemente bajo como para que estuvieran sometidas a la presión de las aguas y no hubiera que cebarlas al empezar su movimiento. El sistema Xochimilco constaba de cinco casas de bombas (cuatro corresponden a las obras de captación, La Noria, Nativitas, San Luis y Santa Cruz). Entre las Obras de Captación y la Ciudad de México se construyó un Acueducto de sección ovoidal. Empezaba en los manantiales de Santa Cruz y llegaba a la Colonia Condesa, con una longitud de 26 kilómetros. El acueducto presenta una pendiente de 30 centímetros por cada kilómetro, con una capacidad para llevar 2,300 litros por segundo.

En terrenos de la Colonia Condesa se construyó la principal estación de Bombeo, un sistema de cuatro bombas centrífugas, cada una con capacidad para elevar 850 litros por segundo en condiciones normales y capaces de aumentar su trabajo en un 25%, hasta 1060 litros por segundo. De acuerdo al mismo sistema con el que se localizaron las bombas de las Obras de Captación, en la Condesa se instalaron las bombas a un nivel lo suficientemente bajo, para que quedaran dominadas por el nivel del agua, y por esto fue preciso construir una cámara de cemento armado. Esta característica se constituyó en un gran problema en 1922, cuando el agua inundó la cámara de las bombas, con lo que quedaron inutilizadas. Para arreglarlas fue necesario importar varias piezas y la ciudad se encontró sin agua durante muchos días. El impacto político sobre el Ayuntamiento de México fue tan grande, que algunos estudiosos lo ponen como uno de los antecedentes más importante para la transformación política del Distrito Federal.

La bombas del barrio de la Condesa mandaban el agua a los depósitos construidos en la Loma de Dolores, que tenían como finalidad garantizar una distribución regular del agua. Cada uno de los depósitos tenía una capacidad de 52,000 metros cúbicos lo que daba un total de 208,000 metros cúbicos. Su localización obedeció a que era el punto más cercano a la Ciudad con mayor altura. Sobre las cubiertas de los Depósitos se colocó una gruesa capa de tierra vegetal teniéndose la idea de hacer posteriormente arreglos de jardinería y la creación de un parque en dicho sitio, para lo cual la Junta Directiva adquirió un terreno de 60 hectáreas contiguo a los terrenos de Chapultepec. Estos terrenos finalmente quedaron comprendidos en lo que hoy es la segunda sección del Bosque de Chapultepec. Se proyectó una nueva red de distribución, prevista para dar servicio domiciliario, comercial, y público, como riego de plazas y parques, las necesidades del cuerpo de bomberos y la limpieza de calles. El sistema que tenía la Ciudad antes de la implementación de las obras del acueducto de Xochimilco, era un sistema de tipo intermitente mixto, dónde se proporcionaba el servicio de agua algunas horas al día debido a la escasez, por lo que era necesario contar con cisternas y depósitos en las casas y bombas para subir el agua a las azoteas. El sistema propuesto fue un sistema de distribución constante. Sobre este punto puede señalarse, por un lado, que el sistema, que no llegó a completarse antes del estallido de la Revolución Mexicana de 1910, nunca fue enteramente desarrollado de acuerdo al proyecto original en los turbulentos años que siguieron a 1910. Por otro lado, la extraordinaria expansión urbana de Ciudad de México a partir de mediados del siglo XX ha obligado hoy al uso frecuente de bombas domiciliarias.¹¹²

83.- Permanencias. La expansión metropolitana.- A comienzos del siglo XX, la Ciudad de México había superado las dificultades provocadas por las guerras del siglo XIX y, dotada de una moderna infraestructura de servicios durante el prolongado gobierno de Porfirio Díaz (agua, electricidad, alcantarillado, agua potable, alumbrado y transporte públicos, teléfonos, pavimento), comenzaba a consolidar su estructura gracias al ferrocarril. A partir de 1920 una serie de proyectos de urbanización, construidos sobre la prolongación de la traza histórica, organizan los que serán los

¹¹² BERNÁRDEZ DE LA GRANJA, Ma. del C. (2012): "Acueducto de Xochimilco", en *Villes en Parallèle* N° 45/46: *Paris-México en reflet*, U.Paris-X, Paris, págs. 203-237

grandes lineamientos de crecimiento de la ciudad: un par de ejes expansivos, Oriente-Poniente y Norte-Sur, de gran capacidad centrífuga, que terminarán en unas pocas décadas con la antigua ciudad densificada. En 1924 comienzan las obras de la nueva urbanización de Lomas de Chapultepec hacia el Oeste, se abre la avenida de los Insurgentes hacia el Sur y se inauguran las carreteras a Puebla y a Cuernavaca. En 1948 se inicia el fraccionamiento del Pedregal de San Ángel, en el Sur. En 1950 comienzan las obras de Ciudad Universitaria (en el Sur), en 1952 se inaugura el nuevo Aeropuerto Internacional (hacia el Este) y en 1957 Ciudad Satélite (al Norte). Esta desmesurada expansión del área urbana se hace en una ciudad que mantiene todavía un crecimiento poblacional lento y en un territorio caracterizado por extensos terrenos baldíos y áreas sembradas en medio del área urbana. La explotación del petróleo alentará el desmantelamiento de la red de ferrocarriles y tranvías que estructuraban la ciudad desde el '900, proceso que culminará en 1958. Es una apuesta por el transporte automotor individual, que costará muy cara en términos ambientales y de calidad de vida urbana. Para entonces ya ha comenzado el crecimiento demográfico del México contemporáneo. Entre 1940 y 1950 la población de la ciudad se duplica: de 1.700.000 habitantes pasa a 3.500.000 y a partir de entonces el crecimiento no se detendrá. Una sucesión de nuevos fraccionamientos y conjuntos habitacionales continúan el mismo proceso expansivo, principalmente hacia el Oeste y el Sur (entre otros: Bosques de las Lomas, San Juan de Aragón, Villa Coapa, Villa Olímpica) extendiendo los límites de la ciudad hacia los cuatro puntos cardinales. Paralelamente crecen las industrias hacia el Norte y, hacia el Este/ Sureste, comienza el crecimiento de un arco de pobreza (Netzahualcóyotl, Chalco) que avanza hacia el estado de Morelos. Puede decirse que a partir de mediados del siglo XX la Ciudad de México vive durante tres o cuatro décadas un proceso de expansión descontrolada que al alterar radicalmente su matriz histórica de crecimiento —desarticulando la ciudad heredada y extendiendo sin medida la ocupación del suelo— anticipaba los efectos de un proceso de crecimiento urbano que no responde a ningún modelo. Por la mera fuerza de los hechos —siguiendo la pauta más básica de las mejores tierras y la provisión de agua— *“se definieron dos tendencias de la expansión urbana (...), una hacia el norte, básicamente industrial, y otra, básicamente habitacional, al sur, con asentamientos*

*de ingresos medios y altos...[los más pobres] se dirigieron desde entonces hacia el oriente y norte de la ciudad”.*¹¹³

Los esfuerzos de planificación, retomados con fuerza a partir de los años 1960, no alcanzan a modificar en lo esencial esta situación (salvo a finales del siglo). Por mucho tiempo la planeación se limita al diagnóstico y a “propuestas de ordenamiento” que poco influyen sobre el crecimiento real de la ciudad. La tendencia a una investigación urbana más sociologizante que propositiva, más interesada en “comprender” que en prever, lleva a ir siempre detrás de los problemas, desarrollando vialidades e infraestructuras que siguen a la urbanización, en lugar de aspirar a orientarla. En una visión de largo plazo, puede decirse que la ciudad evoluciona profundizando tendencias históricas ya perceptibles en la ciudad del siglo XIX: un patrón de desplazamiento territorial de las élites hacia el Poniente (de la Calzada de Tlacopan hacia Bosques de las Lomas) y el Sur, y un desplazamiento de los sectores más pobres hacia el Oriente (de La Merced hacia Chalco), acompañado de un proceso de reconstrucción constante de infraestructura sustitutiva y no integradora de la ciudad heredada (salvo los pocos momentos en que se intenta una visión global: la reorganización vial de la década de 1970).

En la década de 1990 un proceso de masiva inversión pública y privada transforma el desarrollo de Santa fe, al Oeste, mucho más allá de las pautas urbanísticas originalmente pensadas para ese emprendimiento. Al mismo tiempo, la ciudad encuentra sus propios equilibrios en el accionar de sus principales actores y en la recuperación de una re-densificación necesaria: es el caso de la recuperación del Centro Histórico en la primera década de este siglo, siguiendo un proceso de fuerte inversión privada coordinada con Gobierno de la Ciudad y expresando al mismo tiempo una reacción ante el vaciamiento del centro y la saturación del proyecto Santa Fe.

84.- *La ciudad futura. Proyectos estratégicos para el nuevo siglo.*- A partir de mediados del siglo XX la Ciudad de México vió la destrucción de su equilibrio ambiental. La antigua “ciudad de los palacios” (Humboldt), la “región más transparente del aire” (Alfonso Reyes), en pocas décadas

¹¹³ SONDERÉGUER, P.C. (1999): *México 2025, Vector de la Ingeniería Civil* N° 28

entubó sus ríos y canales, desecó y agotó lo que quedaba de sus espejos de agua, impermeabilizó la mayor parte de su superficie y ocupó las áreas verdes o rurales que persistían en su jurisdicción. Las consecuencias fueron devastadoras en el clima, calidad del aire, temperatura, régimen de lluvias. El ciclo del agua se vió completamente alterado y también, en consecuencia, sufrieron alteraciones la flora y la fauna de la ciudad. Como reacción a este proceso, los últimos años han visto aparecer, desde los ámbitos académicos y de la iniciativa privada y también desde el estado, proyectos que apuntan a recuperar un cierto equilibrio con las condiciones naturales del lugar y a reconstruir antiguos lineamientos del crecimiento histórico.

84.1.- México Ciudad Futura / Teodoro González de León, Alberto Kalach, Juan Cordero, Gustavo Lipkau (2002, Bienal de Venecia)¹¹⁴. Este proyecto propone crear un polo de desarrollo urbano en la zona del Lago de Texcoco, reorientar un crecimiento urbano ordenado hacia el oriente aliviando la presión que se está ejerciendo en las laderas del sur y del poniente del valle y generar un sistema de lagos contiguos e interconectados por infraestructuras urbanas. El desarrollo comprende áreas de parques metropolitanos, creación de barrios residenciales con dotación de equipamiento (educativo, sanitario), construcción de nuevas vialidades y accesos y la edificación del nuevo aeropuerto de la ciudad. Al reubicar el aeropuerto se plantea la creación de un conjunto de parques metropolitanos que aumente a 3.5 m² el área verde por habitante en la zona metropolitana de la Ciudad de México. Se propone la construcción de diques para la contención de los Lagos a través del uso adecuado de rellenos sanitarios, sistemas de alimentación de los lagos (agua tratada) y sistemas de drenaje sanitarios y para el control de las crecidas. La ocupación de las laderas del lado occidental y sur de la cuenca ha llevado a un gravísimo problema en el manejo hidráulico, ya que se impide la infiltración de agua de lluvia hacia el acuífero subterráneo superficial, lo que ha provocado serios asentamientos y hundimientos en distintas partes de la ciudad. La inversión en la creación y mantenimiento de los lagos es un factor importante, ya que el abatimiento de los acuíferos subterráneos de la ciudad ha provocado un hundimiento generalizado, esto implica que para la creación de los lagos deberá necesariamente excavarse una

¹¹⁴ GONZÁLEZ DE LEÓN, T./ KALACH, A. (2010): *México Ciudad Futura*, RM VERLAG, Barcelona

gran superficie y crearse sistemas de contención y desalojo de aguas para su manejo en época de lluvias. Esta inversión se encuentra justificada en la reubicación del Aeropuerto actual de la Ciudad de México, lo que llevaría a la zona una gran inversión en infraestructura. Grupos ambientalistas han manifestado que la fauna del lago (garzas, patos y otras aves acuáticas) causarían serios problemas a la aviación civil y el continuo despegue de aviones generaría afectaciones intensivas a la fauna y flora del lugar.

Tabla de Datos del Proyecto

Área total del rescate	14,200 has. aprox.
Población: Municipios inmediatos: Nezahualcoyotl, Ecatepec, Chimalhuacán, Texcoco, Atenco, Acolman Total área metropolitana	 3.65 millones 18.5 millones
Extensión de los lagos Número de lagos Tirante de los lagos Calidad del agua de los lagos Consumo de agua del Plan Rescate Excedentes de agua en época de Lluvias Salinidad promedio esperada Nuevo Litoral del Lago	8,500 has aprox. Cuatro lagos terraceados Max. 1.8m/Min. 0.2m agua tratada a nivel secundario 5m ³ /s de abasto 1 m ³ /s 470 ppm 72km
Áreas Abiertas Total de Parques Metropolitanos	 5,700 has aprox.
Urbanización Área nuevos polígonos de crecimiento Mancha urbana existente	6,960 has. 10,110 has. 17,070 has.

84.2.- Proyecto Recuperación del Canal de la Viga y Acequia Real (Área de la Merced, Centro Histórico).(Arq. Carmen Bernárdez-UAM/A 2008-2010). Existen varios proyectos para la recuperación del Canal de la Viga. Cualquier proyecto sobre este antiguo canal presenta serias dificultades porque sobre su trayecto corre una de las vialidades primarias que se dirigen al Sur de

la Ciudad y un tramo de la Línea 1 del metro. En una primera etapa se piensa que es posible rehabilitar la zona del canal dentro del perímetro del Centro Histórico, en un proyecto de rehabilitación integral de la Zona de la Merced. Consistiría en la creación de un embarcadero en la manzana de Talavera, Roldan y Manzanares, a un costado del Convento de la Merced, la recuperación del canal sobre la traza en las calles de Talavera y Roldán y su continuación hasta la calle de Fray Servando Teresa de Mier, la prolongación del canal sobre la calle de la Alhondiga (para incluir en el trayecto al edificio de la Alhondiga), la recuperación del canal de la Acequia Real sobre la calle de Corregidora (a un costado del Palacio Nacional) y su continuación hasta la plaza del Zócalo de la Ciudad de México. Hace varios años se rehabilitaron dos espacios sobre la calle de Corregidora como espejos de agua para emular la acequia, pero debido a las condiciones de suciedad fueron posteriormente cegados. Una segunda etapa ampliaría el canal hasta llegar al Mercado de Jamaica y en una tercera etapa a Xochimilco, para la implementación de un paseo turístico y de recuperación del sistema hídrico. El proyecto incluye la rehabilitación de edificios, la rehabilitación del mercado de flores, la creación de embarcaderos, la localización de plantas de tratamiento de aguas negras y sistemas de bombeo y reciclado del agua del canal.

85.- Sistemas de Transporte Ciudad de México y Área Metropolitana:

a) Estación Buenavista. Cabecera del sistema ferroviario (Proyecto Gobierno del DF. Arqs. María del Carmen Bernárdez – Pedro C. Sonderéguer - 1999)¹¹⁵. El olvido de los ferrocarriles en México y el deterioro de su entorno, caracterizó en la Ciudad de México un área localizada entre las Delegaciones Cuauhtémoc, Azcapotzalco y Gustavo A. Madero, que corresponde a los espacios de Pantaco, Industrial Vallejo y Buenavista, donde llegan las líneas ferroviarias que conectan a todo el país. Esta zona se encuentra muy cerca del eje emblemático de la Ciudad de México, el eje de Av. de la Reforma. Elementos básicos:

¹¹⁵ BERNÁRDEZ DE LA GRANJA, M.C/ SONDERÉGUER, P.C. (2001): *Reactivación Estación Buenavista y Entorno*, en *Revista Enlace* N°115, México, págs.121-128

- Creación del Centro de Transferencia Multimodal Estación de Buenavista (Cabecera del Sistema de Trenes Suburbanos, ampliación Estación de Transferencia del Metro Línea B y conexión con la Estación Buenavista de la nueva línea del metro propuesta, Construcción de la Línea del Metro Norte-Sur bajo la Avenida Insurgentes, Conexión y construcción del Tranvía Buenavista-Zócalo y Buenavista- Monumento a la Revolución-Zócalo, Áreas de Transferencia Transporte Automotor.)
- Construcción de un Centro de Negocios
- Creación de un gran parque urbano (Parque Octavio Paz)
- Localización de vivienda media y media alta alrededor de este gran parque central
- Centro Cultural de Carácter Internacional
 - Implementación de un Corredor Cultural (Museos del Chopo y de San Carlos, Monumento a la Revolución, Frontón México, Conjunto Histórico San Fernando).
- Consolidación de un Centro de Equipamientos Sociales en la Colonia Buenavista.

b) Proyecto Sistema Integral de Paraderos (Gobierno del DF- Arq. Ma. del C. Bernárdez - 1998).

En el DF existen 41 paraderos de carácter multimodal sin instalaciones adecuadas, generando problemas de congestión vial, inseguridad pública y fuerte deterioro urbano. El Paradero concebido como Centro Intermodal puede al mismo tiempo ser desarrollado como el corazón de una verdadera pieza urbana capaz de contribuir al desarrollo del conjunto urbano, equilibrando y compensando carencias, optimizando el uso de las infraestructuras existentes, contribuyendo a la rehabilitación de áreas deterioradas. Objetivos del proyecto:

- Apoyar acciones puntuales de intervención urbana en sitios significativos.
- Impulsar la renovación de los polígonos de influencia de los centros multimodales.
- Contar con un instrumento regulador de los usos del suelo y de la actividad urbana.

86.- La región más transparente del aire.- A comienzos del siglo XX, la Ciudad de México había superado las dificultades provocadas por las guerras del siglo XIX y, dotada de una

moderna infraestructura de servicios públicos durante el prolongado gobierno de Porfirio Díaz (agua potable, drenaje, alumbrado, tranvías, trenes, teléfonos, pavimento), comenzaba a consolidar su estructura urbana gracias al ferrocarril. Una verdadera matriz de crecimiento urbano estaba ya esbozada hacia el Centenario: la ciudad contaba con un modelo de crecimiento capaz de orientar la expansión urbana. La Revolución Mexicana (1910) y, más tarde, el extraordinario crecimiento económico del México industrializado, que superó todas las previsiones de la expansión urbana, anularon aquella incipiente propuesta de estructuración. Terminada la lucha armada, una serie de grandes proyectos de urbanización y construcción de infraestructura vial van trazando los grandes ejes de crecimiento: un par de corredores Oriente-Poniente y Norte-Sur, de gran capacidad centrífuga, terminarán pronto con la antigua ciudad central densificada. En 1924 comienzan las obras de la nueva urbanización de Lomas de Chapultepec (Chapultepec Heights) siguiendo el trazo del Paseo de la Reforma, se abre la avenida Insurgentes hacia el Sur y se inauguran las carreteras a Puebla y a Cuernavaca. En 1948 se inicia el fraccionamiento del Pedregal de San Ángel, al Sur de la Ciudad. En 1950 comienzan las obras de Ciudad Universitaria, en 1952 se inaugura el nuevo Aeropuerto Internacional y en 1957 Ciudad Satélite, al Norte. Esta desmesurada expansión del área urbana se planea en una ciudad que mantiene hasta entonces un crecimiento poblacional lento y en un territorio caracterizado todavía por extensos terrenos baldíos y áreas sembradas en medio del área urbana. En 1958 culmina el desmantelamiento de la red de ferrocarriles y tranvías que estructuraban la ciudad desde comienzos de siglo. Es una apuesta por el automóvil, que costará muy cara en términos ambientales. Para entonces ya ha comenzado el crecimiento vertiginoso de la ciudad contemporánea. Entre 1940 y 1950 la población se duplica: de 1.700.000 habitantes pasa a 3.500.000 de habitantes. A partir de entonces el crecimiento demográfico no disminuirá su ritmo. Una sucesión de nuevos fraccionamientos y conjuntos habitacionales continúan el mismo proceso (Bosques de las Lomas, San Juan de Aragón, Villa Coapa, Villa Olímpica) que extiende continuamente los límites de la ciudad hacia los cuatro puntos cardinales. Paralelamente se industrializa el área norte y, sobre el antiguo lago de Texcoco, comienza el crecimiento de un arco de pobreza que avanza hacia el Estado de Morelos.

Puede decirse que en menos de cuatro décadas, entre mediados y fin del siglo XX, la ciudad vivió un proceso que, al alterar radicalmente su matriz de crecimiento –desarticulando la ciudad heredada y extendiendo sin medida la ocupación del suelo- anticipaba los efectos del proceso actual de expansión, que no responde ya a ningún modelo de crecimiento urbano. La ciudad de México creció sin crear teoría a partir de su experiencia. La estructura histórica de crecimiento fue alterada una y otra vez. Los programas de planificación del crecimiento, retomados con fuerza a partir de los años '60, no alcanzaron a modificar en lo esencial esta situación. La planeación se limitó al diagnóstico y a propuestas de ordenamiento que poco influyeron sobre el crecimiento real de la ciudad. El desarrollo de vialidades e infraestructura se ha caracterizado más por seguir a la urbanización que por intentar orientarla.

En una mirada de largo plazo la ciudad ha evolucionado profundizando tendencias ya perceptibles en el siglo XIX: un patrón de desplazamiento territorial de las élites hacia el poniente (de la Calzada de Tlacopan hacia Bosques de las Lomas) y el sur (Coyoacán, el Pedregal) y de los sectores más pobres hacia el oriente (de La Merced a Chalco), y un patrón de reconstrucción constante de infraestructura sustitutiva y no integradora de la ciudad heredada. Sólo en pocos momentos se intenta una visión global: la ciudad del Porfiriato, la reorganización vial de los años '70. Al mismo tiempo, la actividad planificadora orientada al diagnóstico y a los planes parciales de ordenamiento urbano, mal preparan la respuesta al impacto que la globalización tiene sobre el conjunto del área urbana.

La falta de propuestas estratégicas permite que la adaptación a las exigencias del sistema económico se realice por respuestas espasmódicas (segundo piso del Periférico), siguiendo la tendencia histórica de prioridad del automóvil y desplazamiento de las élites hacia el Poniente, preparando siempre nuevos conflictos que aumentan el desequilibrio. Es el caso de la masiva inversión realizada en Santa Fe, al Oeste de la ciudad, que produjo primero un fuerte desequilibrio con la ciudad histórica y ahora se ha transformado en un problema de difícil solución por el impacto cotidiano sobre el sector poniente. Procesos que no se trasladan de manera eficiente a la experiencia planificadora.

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

IX.- CIUDAD DE MÉXICO. LA EXPERIENCIA DEMOCRÁTICA

87.- “Juntos, recuperemos nuestra ciudad”.- Recuperar la ciudad fue el lema con el que el Partido de la Revolución Democrática (PRD) ganó las elecciones de 1997 en la Ciudad de México. En México, en 1997, varios de los más altos cuadros, investigadores, urbanistas profesionales, de la Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP), integraban la conducción del PRD, encabezados por Cuahutémoc Cárdenas, que había presidido la SIAP unos años antes y era el fundador y máximo dirigente del partido. El hecho era auspicioso en varios sentidos: la Ciudad de México es la ciudad hispano-parlante más poblada del mundo; su ubicación geográfica (en el extremo sur de América del Norte) la coloca en una situación privilegiada frente a los cambios de la economía global; la tradicional política mexicana de asilo hizo de la ciudad lugar de encuentro de todos los exilios del siglo XX (desde Trotski hasta los sudamericanos de los ´70, pasando por los republicanos españoles), y permitió la construcción de sólidos vínculos con el mundo hispano-americano, sobre los que se funda ahora buena parte de su influencia. En ese escenario, la larga vinculación de los dirigentes del PRD con la SIAP y, en menor medida, con Isocarp (International Society of City and Regional Planners), representó una oportunidad única de realizar una experiencia de planificación urbana innovadora, ligada a una acción de gobierno, abriendo el camino para una renovación ideológica de la izquierda mexicana en el mismo momento en que la mayoría de los pronósticos anunciaban un cercano fin del régimen priista. Ninguna de esas expectativas se cumplió, y en las siguientes elecciones nacionales, en Julio del año 2000, el PRD salió tercero en el orden nacional y conservó a duras penas (por menos de 5 puntos) el gobierno de la Ciudad de México, donde además perdió la mayoría legislativa. ¿Qué ocurrió? ¿Qué fue de las acciones urbanas del gobierno del DF? Cuáles fueron sus líneas estratégicas y sus propuestas a largo plazo? ¿Es legítimo vincular los resultados electorales a una determinada posición y gestión sobre la cuestión urbana? ¿Es posible, acaso, no hacerlo?

88.- *Suave Patria, vendedora de chía*.¹¹⁶ La cuestión urbana no es una mera cuestión teórica: su teoría se verifica en la realización, en la gestión. Sus postulados no tienen otro valor que preparar una intervención adecuada y eficiente en el espacio construido. El 2 de julio del año 2000 el PRD retuvo la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México por muy escaso margen y perdió la mayoría legislativa. Sufrió, por añadidura, retrocesos importantes justamente allí donde los delegados eran planificadores urbanos tradicionales, como en el sur y centro de la ciudad, donde primó una visión estática del futuro y un rechazo dogmático a los cambios de la economía global, a las transformaciones tecnológicas (por otra parte evidentes y palpables: en esos días las empresas de servicio extranjeras –agua, transporte-- inauguraban oficinas en el centro de la ciudad) y a algunas de sus consecuencias positivas: mayor circulación de la información, por ejemplo. Unos meses antes de las elecciones, el equipo responsable de la ciudad tuvo una advertencia - que no aceptó - en la derrota electoral sufrida en el distrito del estado de México, al norte, donde se extiende casi la mitad de la Ciudad de México y recibió, además, a lo largo de casi tres años de gestión (sin escucharlos), numerosos proyectos, propuestas de intervenciones urbanas y observaciones crecientemente críticas de parte de investigadores mexicanos y extranjeros e incluso de reconocidos expertos contratados por el mismo gobierno. Observaciones que muchas veces fueron presentadas y reproducidas en reuniones de expertos urbanos, en la prensa diaria y en publicaciones especializadas. En todo el proceso, el gobierno no supo advertir las potencialidades de la nueva situación para la cuestión urbana, a condición de adaptarse a los nuevos escenarios y asumir los nuevos paradigmas de una práctica hace ya años identificada, dentro de la misma SIAP, como crecientemente *estratégica* (en su concepción como herramienta de cambio), *compleja* (como integradora de cuestiones sociales, económicas, políticas y, sin duda, del espacio construido), *participativa* (integradora del esfuerzo de todos los actores involucrados), *consensuada* (porque sólo puede realizarse mediante la efectiva construcción de compromisos reales entre los

¹¹⁶ LÓPEZ VELARDE, RAMÓN (1921): *La Suave Patria, México*

protagonistas), *autosuficiente* (en el sentido de ser capaz de generar en todo o en parte sus propios recursos, sin depender para eso de una autoridad externa).¹¹⁷

En la Ciudad de México esta discusión no fue ni siquiera iniciada. En cierto modo, podría decirse que aquella primera gestión del PRD cerró una etapa del debate: al cabo de dos décadas de experiencias urbanas en los nuevos escenarios (a partir de la renovación del puerto de Barcelona, por lo menos), había ya una idea clara de los problemas, los inconvenientes y las ventajas de la nueva situación y de las acciones posibles. La Ciudad de México perdió así una irrepetible oportunidad de renovación del pensamiento urbano y su función actual, no como guardián de tradiciones, sino como herramienta eficiente de cambios sociales: hay en esto cuestiones de empleo, salud, vivienda, calidad del espacio público, responsabilidades actuales de los ciudadanos y construcción de nuevas formas de asociación entre actores sociales. Esta pérdida de oportunidad no fue sin consecuencias y dio comienzo a la deriva del PRD, que a partir de entonces dejó paulatinamente de encarnar las esperanzas de renovación del escenario político mexicano que le habían dado origen.

89.- La paradoja inmobiliaria de hoy.- La fragmentación de la ciudad contemporánea encuentra en los centros de trasbordo multimodal una oportunidad de reorganización territorial al interior de la ciudad ampliada: vasta área necesitada de puntos de referencia de gran alcance. Las grandes estaciones ferroviarias marcaban ya una tendencia de centros polivalentes de gran influencia urbana, entendidos no solamente como puntos neurálgicos de sistemas complejos sino también como espacios simbólicos, lugares de verificación de nuevas relaciones sociales. Los aeropuertos amplían la escala de ese espacio de intercambio. Si los medios de transporte tradicionales (trenes, automóviles, autobuses) han constituido un sistema de centros polivalentes, la intensidad creciente del tráfico aéreo de mediana y larga distancia genera una nueva dimensión, con posibilidades no enteramente desarrolladas todavía. A mediados del siglo

¹¹⁷ WILSON, PATRICIA (1996): *Towards a New Age of Planning in Latin America*, SIAP, Austin, Texas

XX, las ciudades incorporaron el servicio aéreo, ligado a una tecnología de tan rápida evolución que toda propuesta se vio rápidamente superada por las innovaciones técnicas. La aviación estableció en pocos años una estrecha relación con las ciudades y construyó grandes y cada vez más complejas estaciones en los bordes urbanos. Así, los aeropuertos, que anulaban una experiencia milenaria -la paulatina introducción en el territorio- fueron el primer signo de la difuminación de las fronteras. Hoy, la relación aeropuerto/ciudad es una relación compleja, de enorme potencial (recursos económicos, actualización tecnológica, generación de empleo, etc.) para el sistema urbano. Cada avión comercial mediano que aterriza pone en movimiento unos cien automóviles que se incorporan al tráfico urbano en un viaje de ida y vuelta al aeropuerto. En las grandes ciudades, este movimiento se repite unas 40 o 50 veces por hora desde la madrugada hasta el anochecer y supone un flujo constante de unos 4 mil automóviles por hora en camino de ida/vuelta entre el aeropuerto y el centro de la ciudad. El transporte de carga y los servicios de correo especial amplían este movimiento. Al ritmo de esta evolución, los aeropuertos han incorporado en los últimos años un número creciente de comercios, restaurantes y servicios. Con índices de expansión del tráfico aéreo que bordean en muchos casos el 6 por ciento anual, los aeropuertos pueden concebirse como el núcleo de un nuevo desarrollo: la ciudad aeroportuaria, entendida como pieza urbana orientada a desarrollar las actividades derivadas de su función:

- *Actividades propias del aeropuerto* (servicios especializados, mantenimiento de motores de alta complejidad, etc.): pueden extender valores propios de tecnologías de punta y generar un entorno atractivo para la radicación de empresas y talleres vinculados con las tecnologías aeroportuarias y centros de investigación y servicios.

- *Actividades derivadas*: centros de convenciones, zonas para empresas de carga aérea y correos privados (oficinas, depósitos, centros logísticos).

- *Actividades complementarias*: centros comerciales; áreas de exposiciones, museos, parques públicos. En conjunto, anuncian una nueva dimensión de la ciudad. Los proyectos de remodelación y ampliación llevados a cabo o en curso de realización en grandes aeropuertos

(París, Madrid, Francfort) proponen un nuevo modelo: una zona urbana con actividades y atractivos propios, y una intensidad de tráfico de naves y pasajeros jamás alcanzada por ningún puerto de mar.

90.- Manifiesto Futurista.- Antes del avión, el automóvil, nacido con el siglo XX, contribuyó a transformar la ciudad. La lógica del automóvil en el diseño urbano se impuso, a partir de la segunda posguerra, en todo el mundo (supresión de los tranvías eléctricos, construcción de autopistas y ejes viales) en un desarrollo que siguió una línea de empobrecimiento conceptual progresivo, contrastando con la complejidad que el automóvil al mismo tiempo alcanzaba. Así, a la vez que el desarrollo técnico abría la posibilidad de una gama de automóviles cada vez más amplia, aptos para la ciudad o el campo, individuales o colectivos, la lógica de la velocidad y la subordinación del espacio urbano a la red vial se impusieron en muchas soluciones urbanísticas. Ciudades de tradición milenaria, como París o Roma, lograron contener y adaptar parcialmente ese impacto, por lo menos en sus centros históricos. Otras, como Nueva York o Los Ángeles, encontraron formas de crecer sosteniendo al mismo tiempo el ritmo de la expansión automovilística y alcanzaron por ese camino equilibrios que les pertenecen. Ciudades como México, en cambio, experimentaron, a partir de los años '50, un incremento de población muy superior a sus posibilidades de creación de adecuada infraestructura. El resultado fue un proceso de creciente asfixia de la red vial primero, de violenta ruptura de su tejido urbano después, con consecuencias graves e irreversibles sobre la calidad del espacio urbano en general. La Ciudad de los Palacios, la ciudad de la región más transparente del aire, vio pasar para siempre una página de su historia en aras de la fluidez vehicular. Hoy parece evidente que la lógica de la "fluidez vehicular" ha llegado a sus límites y debe encontrar otras soluciones que no sean la multiplicación de vías rápidas. Los embotellamientos a la entrada y salida de las autopistas urbanas, la saturación de la red de alta velocidad en horas pico (horas en las cuales un verdadero mercado informal de baratijas se instala, al aire libre, entre los autos inmovilizados en las autopistas) y la, en general, mala resolución de los entronques de la vialidad primaria y secundaria, llevan la atención a dos aspectos de la cuestión: a) no es la búsqueda de altas velocidades en circuitos restringidos lo que garantiza la fluidez del tráfico urbano (100 km/h a

mitad de la autopista, 5 km/h en la salida), sino una buena velocidad media, algo que en muchos casos requiere bajar las máximas posibles en función de una media real; b) una vez realizada la labor de construir los grandes ejes viales urbanos, retoma importancia una labor a otra escala: reconstruir cruces, eliminar semáforos allí donde sea posible, recurrir a medios como glorietas y rond-points, proteger el espacio público, restaurar, en fin, la conexión de la red de vías rápidas con la red secundaria. Finalmente, una ciudad con preocupación por su diseño urbano no es sólo un mejor lugar para vivir, sino que es también un lugar que atrae inversiones. En la medida en que esta percepción gane lugar en los planes urbanos, la cuestión del tráfico adquirirá complejidad, recuperando la riqueza conceptual que tuvo en la planificación urbana de los siglos XVIII, XIX y comienzos del siglo XX, cuando las grandes vías de comunicación eran, al mismo tiempo, elementos insustituibles en el diseño de la ciudad –y puede pensarse en las rondas del Madrid de los Austrias, en los bulevares de París o de Viena, o en el Paseo de la Reforma en México. Solución clásica de la ciudad del XIX, olvidada en México por influencia del urbanismo estadounidense de las autopistas, el carrefour giratorio es cada vez más utilizado hoy, en un movimiento que reconoce sus virtudes técnicas y su aporte a la calidad ambiental del fragmento –en sustitución de áridos cruces regidos por baterías de semáforos y caracterizados por hileras de automóviles en espera. La rotonda española o la glorieta mexicana son herederas de la misma tradición que remite al ideario neoclásico del siglo XVIII: el espacio circular, espacio ideal heredero del Renacimiento, se expresa en la plaza de irradiación, en la que convergen varias calles. El significado simbólico y las virtudes estéticas de estas plazas no anulan sus ventajas prácticas –son muy eficientes reguladoras del tránsito y conservan, cuando tienen las dimensiones adecuadas, un flujo regular a velocidad media, prácticamente sin semáforos y sin embotellamientos, como lo demuestran las glorietas del área central de la Ciudad de México, la glorieta Emiliano Zapata en Cuernavaca, o el caso clásico del Carrefour de la Place de l’Etoile en París, un gran espacio del siglo XVIII reglamentado por Haussmann en el XIX. Las dimensiones de la plataforma circular, en el caso de las glorietas ubicadas en áreas urbanas –considerando que la velocidad normal de un automóvil en un cruce vial urbano no debería superar los 45-60 km/h- puede reducirse a un diámetro de 30 o 40 metros, lo que da un ancho aproximado total del cruce de unos 70 metros.

Por otra parte, los intentos de preservación de áreas naturales en el ámbito metropolitano, mediante el procedimiento de sustraer estas áreas a la planificación urbana, ha tenido siempre efectos contraproducentes no deseados: transformadas en áreas prohibidas para toda inversión y construcción, terminan siendo, bajo la intensa presión de la ciudad adyacente, destino natural de construcciones ilegales y, por ese camino, focos de contaminación ambiental y degradación urbana sin remedio. Es el caso del arco sur-oriental Netza - Lago de Texcoco - Cuautla, en la Ciudad de México, progresivamente ocupado desde mediados del siglo pasado. Es también el caso de las invasiones ilegales en el Ajusco, cerro que hasta hace apenas dos décadas era una inmensa mancha verde, vista desde la ciudad, y hoy es un espectáculo grisáceo de urbanizaciones irregulares. En una mirada prospectiva a los próximos cincuenta años –que en términos de vida urbana es poco tiempo- y teniendo en cuenta la experiencia del Ajusco, sería aconsejable la elaboración de una estrategia de crecimiento sustentable para el sur del área metropolitana, aprovechando su vocación residencial y su condición de sede de universidades, colegios, librerías, laboratorios, hospitales y centros de investigación (UNAM, Anáhuac del Sur, ITAM, ITESM, FCE, Colegio de México, Universidad Pedagógica; Institutos de Cardiología y de Neurología, etcétera), sentando las bases de un crecimiento controlado y consensuado que haga de la reserva natural del sur del Distrito Federal el gran parque rural central de la Metrópoli México-Cuernavaca, hoy en gestación. Las propiedades ejidales del sur urbano, fuente durante casi un siglo de productos agrícolas para la ciudad, han perdido irreversiblemente su razón económica y su rentabilidad en el escenario contemporáneo, en razón de cambios técnicos, de comercialización y de demanda. Una política urbana capaz de imaginar la ciudad deseable, orientada a atraer de manera controlable inversiones ecológicamente sustentables, de manera de construir deliberadamente un gran Parque Agro-Industrial con urbanización de baja densidad, puede preservar el sur urbano con más eficacia que los planes “ordenadores” siempre incapaces de detener una urbanización espontánea irrefrenable, puesto que obedece a causas estructurales de orden regional cuyas consecuencias son ya evidentes en la Ciudad de México.

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

X.- CONCLUSIONES

El Paraíso Perdido nunca estuvo atrás.

Quedó adelante.

Guillaume de Poitiers, (Guillaume le Troubadour, 1071-1126)¹¹⁸

91.- Fundadas en el primer tercio del siglo XVI, es decir, en los primeros años del Nuevo Mundo, separadas por más de 10.000 kilómetros de rutas azarosas (terrestres o marítimas), México y Buenos Aires comparten desde entonces esa condición singular de pares opuestos en el vasto escenario urbano desplegado por los españoles en América. La primera, México, próspera ciudad mediterránea asentada sobre una antigua capital imperial a 2.200 metros de altura, centro, desde el comienzo, de un complejo sistema de comunicaciones que la ligaba a los dos océanos, lugar de mando, recinto religioso, cabeza del intrincado aparato comercial español de ultramar, Ciudad de los Palacios, fue durante siglos la capital colonial del más extenso imperio europeo. La segunda, Buenos Aires, aldea de barro y paja en el extremo sur del continente, precario puerto de hidalgos pobres, aventureros, contrabandistas y piratas a orillas de un río ancho como un mar, asediada hasta mediados del siglo XIX por poblaciones indígenas que se negaban, cuatro siglos después del Descubrimiento, a reconocer el imperio español, alejada de toda fuente de riqueza (oro, plata, maderas), puerta de la tierra en los confines, fue desde el comienzo una avanzada hacia el Atlántico, un desafío al monopolio colonial y un puerto abierto al comercio mundial. Sin grandes ejércitos en un mundo militarizado, sin autoridades españolas de primer rango a pesar de la vasta burocracia imperial, sin Inquisición en un universo religioso, el puerto de Santa María de los Buenos Aires, situado a 700 kilómetros de la Aduana de Córdoba, fue un puerto de frontera, puerta de la tierra, sí, pero regido por sus propias leyes y costumbres, visitado todos los años por centenares de navíos

¹¹⁸ citado por Juan Gelman en País que fue será (2004)

europeos, abierto al libre intercambio y al contrabando, liberal, parejo y lo menos colonial que pudiérase ser en ese mundo.

Las dos ciudades destinadas a ser las mayores ciudades de habla española no podían ser más diferentes. Unos pocos elementos comunes ordenarán esos mundos tan distintos: la ya aludida técnica urbana (vara castellana, cuadrícula, muros de cal y canto, techos de teja, plaza, cabildo, iglesia y fuerte), y el apego a la tierra y el agua y la administración.

El agua, factor originario, elemento condicionante de los asentamientos, indicador natural de la topografía, condicionante de la sucesiva renovación del paradigma tecnológico expresada en la evolución de los sistemas de transporte (tracción a sangre, transporte fluvial, canales, ferrocarril, autopistas), marcó profundamente la ocupación del suelo y la estructura espacial de las dos ciudades. Las tierras altas, los ríos y canales estructuraron y definieron los caminos y organizaron territorialmente el comercio. Todavía hoy las autopistas y trenes salen de Buenos Aires por la cresta de las lomas que evitaban las inundaciones y el Metro, ferrocarril subterráneo de la Ciudad de México, recorre la línea de la orilla de lago de Texcoco.

Buenos Aires, asentada sobre la Pampa Húmeda y extendida sobre la costa del Río de la Plata, tiene con el agua una relación de abundancia, una relación opuesta a la de Ciudad de México, asentada sobre antiguos lagos hoy prácticamente extinguidos, pero ya contaminados y sobre-explotados desde el siglo XVII. En los dos casos, sin embargo, por abundancia o escasez, el agua ordena el crecimiento. El territorio urbano puede ser leído como un palimpsesto, donde la huella de la primera ocupación sigue ordenando secretamente el desarrollo: línea de las tierras altas en la pampa húmeda: caminos de acceso a tierra adentro, rastrilladas que protegen hombres y haciendas de los peligros de ese desierto tan abundante en agua (bañados, pantanos), por allá va la huella de las carretas, el ferrocarril y las carreteras, y ese mismo criterio rige el desarrollo de los campos cercanos, el orden de los barrios de la ciudad, los lugares de asentamiento del poder (político, económico). En Buenos Aires, el antiguo Riachuelo de los Navíos y las líneas

de las tierras altas son hoy ejes del crecimiento metropolitano. En México, la línea de borde de los antiguos lagos señala franjas de edificación (alturas, estilos) y las estaciones del subterráneo llevan con frecuencia los nombres de los pueblos pre-hispánicos (puertos, aldeas de pescadores): Azcapotzalco, Tacuba, Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán, Iztapalapa, Copilco, Xochimilco. Sobre esta aproximación inicial, las contradicciones se acumulan: Buenos Aires conservó hasta hace poco su condición de cabecera de un extenso sistema ferroviario de alcance nacional, México desarticuló el suyo a mediados del siglo XX; Buenos Aires conoció hasta los años '70 del siglo XX un rol territorial y un protagonismo que hoy no hace sino disminuir y amenguarse, México acrecienta día a día su rol en la economía global.

92.- Si la impronta arquitectónica decisiva es, para Buenos Aires, la que corresponde – sucesivamente- a la arquitectura de influencia francesa primero y después al racionalismo durante el período 1890-1940, por encima del austero damero colonial español heredado de la ciudad marginal que fue durante la Colonia, en Ciudad de México a la barroca traza española del siglo XVIII se suman los rasgos propios de una decena de antiguos pueblos periféricos hoy incorporados al área urbana, los palacios del Centro Histórico, la arquitectura de influencia Beaux-Arts del Porfiriato y los grandes edificios públicos de la modernidad impulsada por el Estado a mediados del siglo XX. Buenos Aires alcanzó en su área central una población cercana a los tres millones de habitantes antes de la Segunda Guerra Mundial y ahora tiene en toda su área metropolitana algo menos de doce millones de habitantes; México antes de la Segunda Guerra apenas superaba el millón de habitantes y hoy su área metropolitana tiene más de veinte millones de habitantes. Sobre estos contrastes se extiende la común lengua castellana y el peso de la cuadrícula y la arquitectura coloniales que ordenaron la primera urbanización (Leyes de Indias, la vara como unidad de medida, casas de patio y techo de tejas) y permiten identificar la plaza central (Catedral, Casa de Gobierno), los pueblos periféricos (quintas, jardines: Coyoacán, San Isidro) y el legado económico, social y político del siglo XX, que en muchos órdenes empareja la historia (industrialización, emergencia de las clases medias, expansión metropolitana).

93.- El documento es el edificio. Una aproximación al espacio construido da las primeras pistas. La ciudad heredada, "historia hecha piedra" (Roncayolo). Tomar el análisis morfológico como herramienta de una metodología inductiva contribuye a escapar de la trampa ideológica en la que quedó encerrado el urbanismo de gabinete desde fines de los años 70. En cierto sentido, puede decirse que la lectura morfológica así descripta elude las críticas más usuales a la inducción, puesto que la base empírica de la reflexión se presenta cargada de contenidos (que hay que saber reconocer en el espacio construido: contenidos formales, constructivos, históricos). Adoptar esta mirada supone aceptar la carga inseparable de reflexión y trabajo que acompaña al espacio construido, carga que se ha intensificado históricamente -incorporando la voluntad racional al peso de la tradición- y lleva a una visión del urbanismo como área disciplinar particularmente compleja. En cada edificio, en cada fragmento urbano, hay teoría y reflexión: finalmente "la obra responde siempre a las preguntas que se le hacen" (Le Corbusier). Este interrogar lleva a un ámbito compartido con la historia y la geografía: ese desplazamiento es siempre bienvenido.

94.- Inercias.- Centro histórico de la construcción del país independiente, en Buenos Aires (sede durante mucho tiempo de presidentes llegados de las provincias: Avellaneda, Sarmiento, Roca, o, más recientemente, Illía, Alfonsín, Menem) las grandes obras fueron siempre las de la Nación. Puerto, Ferrocarriles, Aeropuerto. El escenario de la economía global encontró a Buenos Aires en medio de una morosa lentitud que contrastaba con la velocidad de los cambios en curso. El Mercosur transformó la dinámica de la región, pero en la ciudad las transformaciones necesarias (puertos, aeropuertos, ferrocarriles) se redujeron a las mínimas imprescindibles. La ciudad fue postergando las grandes decisiones: necesidad de una transformación jurisdiccional a escala metropolitana, descentralización administrativa, modernización del sistema ferropuerto, saneamiento de las grandes cuencas hídricas, identificación y articulación de los ejes urbanos en proceso de cambio, preservación de la estructura histórica del área central, conectividad Norte-Sur. En los últimos años, la multiplicación de emprendimientos en el área norte de la aglomeración metropolitana (countries, barrios cerrados), distrajo la atención de un proceso desarrollado en el sur, menos

atractivo en apariencia pero mucho más significativo y de mayores consecuencias estratégicas: la reconversión funcional de la Cuenca del Matanza-Riachuelo y su probable transformación en un eje productivo y de servicios capaz de contribuir a un replanteo profundo de toda el área metropolitana de Buenos Aires, tanto en sus aspectos funcionales como en la percepción colectiva de la cuestión, fenómeno desarrollado al margen de toda planificación pero basado en el aprovechamiento de ventajas propias.

En México, la traza histórica es una presencia permanente, desde el Zócalo hasta las torres de Santa Fe, desde Teotihuacán hasta Ciudad Universitaria, el esplendor y la miseria, los triunfos y derrotas del devenir de la nación se perciben de manera directa: el patrimonio más extenso de palacios coloniales, el conjunto más amplio de arquitectura moderna institucional, la mayor diversidad de antiguos pueblos absorbidos por la masa metropolitana, todas las edades de México conviven en la ciudad más poblada de América española.

95.- Herramienta legal de la Modernidad, instrumento conciliador y mediador, expresión de la voluntad general y en ese sentido del orden y, finalmente, rigurosamente normativo, el Estado fue también el gran organizador de la ciudad moderna: dispositivo de racionalización de la vida, espacio socializador, herramienta para la producción, si algo muestra la experiencia es que el equilibrio alguna vez expresado en el orden urbano (con todas sus tensiones, contradicciones e injusticias) depende tanto de una voluntad política como de las necesidades de la economía. El carácter voluntario y electivo de ese equilibrio urbano-territorial es cada vez más evidente en este momento de mercados globalizados, economía de flujos, exclusión y fragmentación social. La ciudad se ha vuelto un dispositivo altamente vulnerable ante los impactos de la economía financiera.

El crecimiento urbano orientado por los mercados no sólo genera conflictos a mediano plazo entre distintos proyectos de intervención territorial y conflictos inmediatos entre el área intervenida y su contexto, intensificando la fragmentación, sino que a largo plazo se encamina

a la consolidación de lógicas destructoras de la capacidad de integración social del dispositivo urbano en sí mismo. Otras ciudades han hecho la experiencia. Mayores márgenes de ganancia de la especulación inmobiliaria pueden alcanzarse tanto a partir de una mercantilización del proceso de fragmentación social, como buscando preservar la condición civilizadora del dispositivo urbano, su cualidad portadora de valores culturales democráticos. Ese círculo virtuoso es hoy muy vulnerable. Para preservar y potenciar la capacidad de mantenerlo, el gobierno local debe repensar sus funciones, los fundamentos de su implantación territorial, sus objetivos y estrategia.

96.- Ásperas experiencias.- La intemperie neoliberal ha envejecido rápidamente las reinterpretaciones locales de la crítica a la Modernidad. El menosprecio de la Modernidad ha pasado de moda y sus comentaristas han enmudecido. La debilidad del pensamiento crítico de la Modernidad: suponer la omnipotencia del poder central, el Estado, la clase dirigente, tuvo además, entre nosotros, la falencia de un anacronismo esencial (asistíamos justamente a los inicios de la descomposición del Estado y a la multiplicación de los flujos externos). Ese desfase entre una querella de salón y la verdadera transformación en curso, vació de contenido a la discusión local sobre Modernidad y Posmodernismo, postergando la necesaria tarea de repensar las funciones de los Estados locales y las transformaciones del dispositivo urbano ante los cambios del escenario global. Una crítica obsesiva del proceso de racionalización, más libresca que impregnada de realidad local, ocupó el lugar de la reflexión. Allí, una verdadera discusión está pendiente todavía. Para la ciudad como para el individuo, la crisis de la Modernidad es también la oportunidad de una liberación, sin duda, pero sólo si el proceso se conduce estableciendo continuidades y objetivos de largo plazo, identifica las constantes de la construcción social y se alimenta de una verificación de las transformaciones globales (buscando integrar un sistema de interpretación y respuesta) más que de preconceptos. Sólo así podrá ponerse en pie una mirada prospectiva sobre el territorio, una mirada que pueda adelantarse a los acontecimientos y, quizás, a las estrategias de la especulación.

Los elementos técnicos y las herramientas teóricas de la actual transformación comenzaron a construirse en la segunda posguerra, pero las características del desarrollo regional, el peso

histórico propio, la densidad o intensidad de los proyectos locales tuvieron durante décadas la fuerza suficiente para impedirles el ingreso. Así, para intentar una genealogía, podemos decir que a partir de la segunda posguerra se generalizó en Occidente una interpretación neo-liberal del desarrollo, seguida por la debilitación paulatina de los nacionalismos, las asociaciones transnacionales orientadas a la conformación de nuevas regiones económicas, el incremento del comercio internacional, la extensión de las comunicaciones y el desarrollo de nuevas técnicas de transporte, la búsqueda de formas complejas de democracia que adjudicaban nuevas responsabilidades a los ciudadanos, la atención a los problemas ambientales y la preocupación por el equilibrio ecológico. En el mismo período, por lo general, esos temas no integraron la agenda latinoamericana, dominada por la fascinación de los mercados internos, los fuertes liderazgos políticos, la búsqueda radicalizada de transformaciones sociales. La irrupción del nuevo escenario neo-liberal en América Latina durante los '80, revela así, ante todo, un gran vacío teórico que dificulta casi todas las respuestas.

97.- Globalización y espacios nacionales responden sin duda a paradigmas antitéticos, pero –nuevamente- sería difícil elegir entre la segmentación –espacial, social, cultural- de la producción fordista y la actual, con redes que intercomunican a escala planetaria y dejan afuera mundos enteros, a un lado de la autopista. Esta polémica oscurece el hecho de la emergencia (¿del resurgimiento?) de los territorios regionales, poderosas interfases entre lo global y lo local, y de la alta competitividad mundial de las ciudades-región, entendidas como territorios privilegiados, dotados de historia, identidad, conocimiento, capitales e infraestructura. Hoy más que nunca desde la constitución de los Estados nacionales, las ciudades son, para retomar la expresión de Patrick Geddes, “un drama en el tiempo, y no un punto en el espacio”. Su suerte (la de sus habitantes) vendrá tanto de sus riquezas como de su capacidad de comprensión del momento. Es sabido que algunos de los casos más interesantes de estos nuevos territorios de la economía global se encuentran en América Latina: el corredor Buenos Aires-Rosario, las grandes ciudades del Sud-Este del Brasil, la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, áreas que concentran porcentajes decisivos de la población, recursos y riquezas de sus respectivos países. Aunque no se conocen todavía estudios comparativos a nivel regional, la experiencia

parece premiar la gestión de aquellos gobiernos que han sabido articular la gestión urbana tradicional con la elaboración de un proyecto urbano estratégico de proyecciones regionales, frente a aquellos otros que mantuvieron políticas urbanas reticentes u oportunistas frente a los desafíos y riesgos de la globalización: el final de la euforia provocada por la oleada globalizadora atrae nuevamente la atención sobre las modalidades y transformaciones de los gobiernos municipales. La experiencia muestra que allí donde se elaboró rápidamente una estrategia de asociación público-privada frente al impacto de las transformaciones globales, los efectos negativos fueron menores. Si las dos condiciones de la estrategia urbana son comprensión del cambio realizado en el escenario urbano y elaboración de respuestas público-privadas consensuadas, el peso de los elementos intervinientes depende en cada caso de las condiciones particulares y del estado de desarrollo alcanzado.

98.- En los últimos treinta años, América Latina ha pasado a ser un continente mayoritariamente urbano. La mayor parte de la población latinoamericana vive hoy en ciudades. Dos de las más grandes ciudades del mundo (con más de 20 millones de habitantes cada una) están en la región –San Pablo y México- y el resto del sistema urbano parece dirigirse a la formación de inmensas conglomeraciones que concentran parte decisiva de las riquezas de sus respectivos países, en una proporción nunca antes conocida. Esto está cambiando radicalmente una relación entre ciudad y territorio -basada en cierto equilibrio y tensión entre ciudad y campo- que históricamente orientó el desarrollo y el modo de vida latinoamericanos. Esta verdad evidente no ha logrado todavía permear aspectos esenciales de la práctica política –podría decirse también del imaginario político- latinoamericano, que en muchos casos mantiene una visión rural y tiene grandes dificultades para pensar la ciudad contemporánea y su función en el escenario global. Esto ocurre mientras, de manera acelerada, los cambios en los flujos comerciales mundiales afectan dramáticamente a las ciudades porque impactan de manera directa en sus grandes infraestructuras de transporte (puertos, ferrocarriles, aeropuertos) y modifican el conjunto del espacio construido: estructura urbana, vialidades, equipamientos. Mientras en algunos ámbitos se desarrollan discusiones bizantinas sobre el futuro y posibilidades de la globalización, o sobre cuestiones de diseño muy local, por los barrios

periféricos de la ciudad pasan todos los días camiones con contenedores que provienen de los puertos más alejados del mundo. Esos flujos de carga transforman la ciudad y muestran otra cara de la conectividad.

La conectividad depende de la calidad de los sistemas de comunicación y transporte. Al mismo tiempo, a partir de los procesos de desregulación que acompañan a la globalización, la pérdida de importancia de las antiguas jurisdicciones del estado-nación actúa a favor de una nueva lógica de los intercambios –cuando no los complica como consecuencia de inercias administrativas. Zonas como el Área Metropolitana de Buenos Aires o las áreas metropolitanas de San Pablo y Río de Janeiro, que concentran una parte mayoritaria de la riqueza, la producción, los servicios, la población y los recursos (de todo tipo) de sus respectivas regiones, son al mismo tiempo los lugares más dinámicos, en los que coexisten procesos de consolidación urbana y segregación. La ciudad moderna de las naciones industrializadas, con sus masas de trabajadores, su pujante burguesía, su creciente clase media, fue la oportunidad para integrar demandas y necesidades complejas en soluciones armónicas. Problemas de vialidad y transporte (entonces como hoy), pero también necesidad de grandes espacios urbanos comunes (bulevares y parques), equipamientos para los sectores medios (bibliotecas, escuelas, hospitales, teatros), vivienda para todos los integrantes de la vida urbana. El Prefecto Haussmann fue el artífice del modelo más logrado e imitado de ese proyecto integrador: el París del Segundo Imperio creó los espacios de la ciudad moderna al mismo tiempo que solucionaba cuestiones de transporte, seguridad, higiene, vivienda. Creó un modelo precisamente porque integró demandas distintas en una misma lógica urbana. Es probable que hoy exista un desafío similar. Para abordarlo con éxito la gestión urbana deberá ampliar su campo, incorporar y renovar la reflexión sobre el territorio, integrando todas las variables que hacen al funcionamiento de la ciudad contemporánea: tránsito eficiente de todos los flujos (mercancías, personas, conocimiento) y eficiencia económica, sin duda, pero también espacios de intercambio, preservación de la habitabilidad del ámbito urbano, preservación de la calidad y carácter propio de cada ciudad (el que proviene de su legado histórico). En la resolución de esta cuestión reside la viabilidad futura de la ciudad, refundada sobre sus necesidades

funcionales profundas, capaz de ser el dispositivo apto para la producción, el intercambio y la creatividad que necesita la sociedad de nuestro tiempo.

Sólo la construcción de un proyecto propio puede transformar la fatalidad del statu quo en problemas a solucionar. En esta tarea de reorganización territorial es insustituible el papel del Estado. Es una cuestión de modelo de desarrollo deseado, externalidades de difícil cuantificación, unidad de las inversiones necesarias, carácter social de los servicios y tiempos financieros que no permiten pensar que las soluciones aparezcan espontáneamente por el libre funcionamiento del mercado. Parafraseando a Thomas Huxley podemos decir que “el fin último del urbanismo no es el conocimiento sino la acción” (*The great end of life is not knowledge but action*). Es decir, la puesta en marcha de una estrategia urbana fundada: de la escala que esas acciones abarquen dependerá la transformación (el desarrollo y lo que eso implica) que la ciudad pueda esperar en su nuevo destino regional.

99.- Ciudad, Ambiente, Territorio.- La ciudad establece nuevas relaciones regionales y mundiales que impactan sobre su conformación interna. Un intenso proceso migratorio cambia las relaciones al interior de la ciudad consolidada. De manera espontánea en las grandes ciudades se desarrollan procesos de renovación de barrios antiguos mediante la invasión de esas áreas por parte de sectores económicos (en general de la clase media profesional) con ingresos superiores a los ocupantes anteriores. El fenómeno resultante --desplazamiento de la población tradicional, renovación del patrimonio construido y aumento del valor del metro cuadrado en el área--, tiene consecuencias sobre el funcionamiento general de la ciudad, al incorporar sectores muy dinámicos en un punto sensible de su estructura, como suelen ser las áreas históricas tradicionales. La renovación de los barrios de Palermo y Barracas, en Buenos Aires, del Centro Histórico o de La Condesa, en México, son ejemplos entre muchos otros. Cuestiones de empleo, vivienda, calidad del espacio urbano, infraestructura y servicios, dependen de cómo evolucione este proceso y de la capacidad de la ciudad para integrarlo a su evolución general: es decir, de la capacidad del gobierno municipal para intervenir en una renovación urbana impulsada por el mercado. De esta forma los procesos de gentrificación pueden convertirse en una herramienta útil para la renovación urbana, evitando la transformación negativa del lugar y la conversión de áreas residenciales en áreas de especulación inmobiliaria (que culminan en ciclos de sobreoferta, deterioro ambiental, saturación de las infraestructuras y modificación radical del entorno). Dos grandes cuestiones circunscriben esta posibilidad: 1) una cuestión de gestión, que involucra al gobierno de la ciudad, debe ser dilucidada en primer término:

problemas netamente urbanos, como la función del fragmento en el conjunto de la ciudad, la evolución de la matriz del crecimiento urbano, el estado de las infraestructuras, dependerán del desarrollo de las herramientas democráticas locales y su capacidad de generar consenso. Hay allí una cuestión teórica que obliga al desarrollo de una visión general amplia frente a la formación de nuevas fronteras Estado-sociedad; 2) una cuestión estratégica, referida al proyecto urbano, que requiere del desarrollo previo de una visión de la ciudad, su papel en el conjunto de redes globales que influyen en ella, y la identificación de sus rasgos propios (culturales, sociales, económicos). En la ciudad de Buenos Aires, la experiencia de la transformación del barrio de Palermo Viejo a partir de los años '70 puede verse como un caso de gentrificación incompleta, con resultados discutibles, probablemente por debilidad de la concepción del cambio por parte de los sectores de la clase media profesional que sustituían a la antigua población de artesanos y empleados, introducían nuevas actividades de servicios y, al mismo tiempo, no completaban la transformación de los antiguos espacios productivos del lugar (bodegas, terrenos ferroviarios, talleres). El estado actual es de fuerte desequilibrio urbano, pérdida de calidad residencial, saturación de actividades terciarias y marginalidad, en un barrio que, al mismo tiempo, concentra una proporción notable de profesionales de la cuestión urbana (legisladores, políticos, urbanistas).

100.- La esperanza proyectual.- “El escándalo de la sociedad culmina hoy con el escándalo de la naturaleza”. Hace más de cuarenta años, en un libro premonitorio editado en Italia (*La speranza progettuale*, Turín, 1970), Tomás Maldonado habló de la esperanza proyectual, praxis (palabra de la época) que sólo adquiere sentido si se recupera la confianza en la función transformadora de la racionalidad aplicada, ese momento en que una sociedad (y no sectores aislados) recupera una solidaria tensión hacia el futuro.

Hay, en la expresión esperanza proyectual, redundancia: frase donde lo proyectual es adjetivo. Esperanza proyectual remite a la intención implícita del proyecto (que supone ya confianza y deseo): contiene una invocación de cambio y modificación voluntaria de la realidad. Al hacerlo redobla su sentido, aunque al mismo tiempo debilite su condición programática. Así, la esperanza proyectual es, ante todo, un camino, fundado en la voluntad y en el deseo de construcción, y en eso reside su mayor valor para una sociedad como la nuestra, largamente habituada a desafíos dilemáticos. La Esperanza Proyectual es, o puede ser, así, en primer lugar, una apuesta metodológica y un aprendizaje.

101.- 20 ideas para la ciudad.- A finales de los años 80, Buenos Aires puso en marcha algunas experiencias, las convocatorias de “las 20 ideas para Buenos Aires” y el impulso a la participación de los barrios en amplios planes de difusión cultural: procesos que apelaban simultáneamente a la participación y a la memoria, a la propuesta y a la vindicación. Eran los primeros pasos para la elaboración de una estrategia proyectual contemporánea, como sostenía la convocatoria. Fue en algún sentido, para la ciudad, la mejor época de la democracia recuperada en 1983. La participación ciudadana resolvía por sí misma una cuestión ya para esos años anacrónica (la discusión sobre el método, la planificación y los saberes especializados en la cuestión urbana) y abría una posibilidad de resolución de una historia y de un futuro urbano problemático pero lleno de posibilidades: por el método mismo de elaboración del proyecto, implícito en esa apelación. La interrupción de ese proceso supuso un retroceso teórico que la ciudad ha pagado muy caro en términos de desarrollo de un proyecto propio. Es probable que sea el momento de retomar ese camino participativo: memoria y proyecto son palabras que se alimentan recíprocamente, y la participación interdisciplinaria y la movilización ciudadana son las mejores herramientas metodológicas que tiene la ciudad para elaborar una estrategia proyectual. En esa tarea, el reconocimiento del territorio y la lectura de las señales dejadas, a distintas escalas, por antiguos proyectos inconclusos, la recuperación no solo de sus aspiraciones sino también de sus frustraciones y heridas -para desarrollar en esos casos operaciones puntuales de recuperación de la calidad urbana: entorno de autopistas, calidad del espacio público- son pasos no renunciabiles.

En esos mismos años (fines de los '80, década del '90), Buenos Aires llevó a cabo un proceso de desencuentros que pueden ejemplificarse en tres hechos: a) fue desarticulada la Comisión Nacional del Área Metropolitana -creada para elaborar políticas urbanas a escala metropolitana- y la ciudad reforzó una política urbana concentrada en los límites del área federal;

b) se profundizaron los rasgos más discutibles de una concepción ambiental dissociada de objetivos de productividad y orientada al reclamo de áreas naturales en el medio urbano, con

slogans como “la ciudad da la espalda al río”, cuando podría decirse con más sentido que “la ciudad da la espalda a su puerto”, y a las posibilidades económicas y laborales que el puerto implica (una percepción similar alcanzó a los terrenos ferroviarios y al Aeroparque);

c) se intensificó el movimiento hacia la Zona Norte de las clases medias (countries, clubes), en un proceso que tiene más de huida de la ciudad que de disfrute de una vivienda de fin de semana.

102.- *Gobernabilidad*.- En la gobernabilidad hay, sin duda, una cuestión de personas, en el sentido de que la gestión es una cuestión de capacidades personales, pero es finalmente una situación de *ingobernabilidad funcional* la que lleva a un primer plano las demandas sobre el personal de la política. Proyecto urbano estratégico y solidez del Estado local son conceptos complementarios: el proyecto es una herramienta del Estado local para compensar la pérdida de peso del Estado nacional y estar en condiciones de moderar y manejar los impactos de la economía global (en lugar de aceptar sin discusión sus dictados). El Estado es la herramienta insustituible del conjunto social, en la lucha por la equidad social. Ahora, ¿cómo fortalecer ese Estado que ha visto disminuir dramáticamente sus atribuciones? ¿Cómo no advertir la necesidad de, a) modernizar y multiplicar los mecanismos de representación y participación ciudadana, incorporando nuevas tecnologías; b) adecuar la estructura jurisdiccional a la realidad urbana que se pretende gobernar, como se hizo hace ya más de un siglo, en 1880, al incorporar a Buenos Aires los municipios de Belgrano y Flores?. El rechazo a nuevas formas de participación, la marginación de las demandas de las organizaciones vecinales, fue un primer acto la ciudad autónoma. La Estatuyente sesionó con una permanente manifestación vecinal a sus puertas pidiendo mayor participación. Todos los proyectos presentados por ONG y particulares, orientados a buscar nuevas formas de participación ciudadana en la concertación del proyecto urbano, fueron cajoneados en la Comisión de Asuntos Especiales (propuestas de creación de Zonas de Urbanismo Concertado, propuestas de convenios urbanísticos inter-jurisdiccionales,

etc)¹¹⁹. Así, quedaron a un lado tanto el objetivo último de la ciudad como creación social: movilizar las fuerzas creadoras de la comunidad, como los objetivos más inmediatos de nuestra realidad histórica: consolidar la participación a escala local, para desde allí abordar los nuevos escenarios globales. Buenos Aires tiene una posibilidad de desarrollo regional que necesita, para verificarse, una adecuación de las herramientas de gobierno a la realidad del funcionamiento metropolitano. Esto no llegará por una paradójica consecuencia de la autonomía, mediante una concertación de acciones entre la ciudad autónoma y los municipios vecinos. Puede pensarse que hay demasiadas razones (políticas, económicas, pero también culturales, que lo explican). La tarea pendiente es facilitar ese proceso, revisando su división jurisdiccional, de manera tal que permitan situar al Área Metropolitana frente a las tareas del escenario regional.

Una economía de flujos y fuerte presencia del sector financiero no sólo ha disminuido el poder de los Estados nacionales: ha intensificado la aparición de pares opuestos. Creación de riqueza, pero polarización de su distribución social; incremento de la producción, pero creciente desocupación; emancipación del individuo, pero pérdida de derechos y garantías (reales); libre circulación de la información, pero aparición de monopolios y soportes tecnológicos que alejan a la mayoría. Ahora bien: es propio de la ciudad ser la representación espacial del sistema económico y social. Así, hoy, aquellos pares antagónicos van remodelando las ciudades. Frente a esto debería erigirse la acción de los gobiernos locales, buscando preservar las condiciones democráticas del dispositivo urbano, construyendo una mirada de conjunto del área urbana, para así moderar los impactos del cambio y conducir la renovación. Esto es lo que ha impulsado en prácticamente todas las grandes ciudades movimientos de autonomía indisolublemente ligados a proyectos de integración metropolitana y a propuestas estratégicas de desarrollo urbano. Fórmula que se verifica construyendo formas específicas de colaboración institucional con los municipios periféricos, coordinando la gestión de los servicios urbanos y desarrollando

¹¹⁹ SONDERÉGUER, P.C.: *Propuesta de creación de Zonas de Urbanismo Concertado/* (www.infoleg.gov.ar/basehome/constituyenye_bsas/.../960823.htm), *Boletín de Asuntos Entrados 5, Asamblea Constituyente, 13/08/96*

conjuntamente la planificación estratégica del territorio: en estos casos la autonomía es una política insustituible de vertebración metropolitana.

Sin embargo, cuando la autonomía profundiza el proceso de aislamiento de la fracción más rica del área urbana, cuando aquel sector donde se han concentrado las partes favorecidas de los pares antagónicos, en lugar de multiplicar los vínculos decide aislarse, la ciudad da un salto regresivo hacia las murallas medievales: un salto en dirección opuesta al recorrido de apertura iniciado a fines de la Edad Media, en los inicios de la Modernidad. Cuando, como hoy en Buenos Aires, el centro privilegiado se vanagloria de tener niveles de vida comparables a los de Bélgica y la periferia urbana vive una realidad de piqueteros, cortes de rutas y ciudades ocultas, estamos ante una manifestación que niega los principios mismos de la ciudad moderna.

103.- *Los precursores.*- A fines del siglo XVIII, en tiempos de las reformas borbónicas, un mismo apellido dejará su marca en México y en Buenos Aires: los hermanos de Bucareli y Ursúa, hijos de Luis de Bucareli y Henestrosa, marqués de Vallehermoso, y de Ana de Ursúa y Ursúa. El menor, Antonio María Bucareli, nacido en Sevilla en 1717, será virrey de México desde 1771 hasta su muerte, en 1779. Buen representante de la modernización imperial, dejará un recuerdo de mejoras civiles y administrativas, estudios científicos y obras de infraestructura y abrirá en la antigua ciudad colonial una avenida que hoy se conoce como el Paseo de Bucareli. El mayor, Francisco de Paula Bucareli, nacido en Sevilla en 1708, será Gobernador de Buenos Aires a partir de 1766. Duro intérprete de los tiempos, se enfrentará a la población por el excesivo celo de sus medidas represivas, mal asimiladas por la ciudad puerto: combatirá con dureza el contrabando y ejecutará con rigor la orden de expulsión de los Jesuitas, antes de ser llamado prematuramente a España en 1770, para dar lugar al Capitán Juan José de Vértiz y Salcedo. Una calle marginal y secundaria recuerda hoy en Buenos Aires a Francisco de Paula Bucareli. Juego de espejos de la historia, Juan José de Vértiz y Salcedo había nacido en Yucatán, era el segundo comandante militar de Buenos Aires cuando fue designado Gobernador en 1770 y tenía su residencia en el Fuerte. No consideró necesario mudarse y así inauguró una tradición porteña. En su larga carrera política y militar, Juan José de Vértiz se distinguió al

mismo tiempo por su severidad y por una tenaz tarea de modernización económica y administrativa. En 1776 fue designado Virrey del Río de la Plata. En 1781 aplastó la rebelión de Tupac Amaru. En 1784 regresó a España, donde murió en 1799.

104.- Pensar la ciudad es pensar la política.- Llega un momento en la investigación, como dice Manfredo Tafuri, ya citado (Introducción a La Esfera y el Laberinto), evocando a Carlo Ginzburg, en que, como en un rompecabezas, las piezas empiezan a colocarse en su sitio. La circunstancia urbana de América Latina busca todavía esa posibilidad. Es necesario un hilo conductor, un propósito articulador o, si se quiere, una gran polémica en la que involucrarse. Una mezcla de incompreensión de las ventajas del momento e inercia conceptual en el abordaje de la cuestión urbana favoreció el desarrollo de una política escasamente innovadora. En una mirada histórica de largo plazo las condiciones son, sin embargo, alentadoras para nuestras ciudades, dueñas de su territorio, testigos y protagonistas de una historia de siglos: en pocos ámbitos como en el urbano resulta más inapropiado aquello de la juventud de este continente.

En el último tercio del siglo XX, las grandes ciudades del mundo incorporaron la participación vecinal como modo ineludible de modernización del gobierno urbano, profundizando en cada caso tradiciones propias: institucionalización de las juntas vecinales en Nueva York (en 1977); consolidación del urbanismo concertado en París --las Zones d'Amenagement Concerté-- ; puesta en marcha de mecanismos participativos en Montreal y en Seattle, etc. Las prácticas de asociación y debate democrático de los problemas locales, los valores de libertad, solidaridad y justicia que informan esas prácticas son hoy funcionales a la sociedad hipercomunicada en gestación. Esas mismas prácticas son hoy herramientas de un urbanismo concertado, adecuado a la nueva ciudad, que necesita redefinir su rol regional, reasignar recursos, resignificar terrenos y replantear funciones si quiere recuperar competitividad económica y mejorar al mismo tiempo su calidad ambiental. Con estas consideraciones, la cuestión de la organización del consenso para la toma de decisiones alcanza su verdadera magnitud y es una verdadera piedra de toque de todo el proceso urbano frente a las exigencias de la economía global, en la medida que se vincula directamente con los nuevos escenarios políticos (relación Estado/ Sociedad) y los

nuevos escenarios territoriales (relación ciudad/ economía global). Hay también, en fin, una fuerte cuestión teórico-metodológica en esto de la participación ciudadana: una cuestión de saberes, una discusión sobre cómo percibir la ciudad, una polémica sobre la validez de los métodos y la pertinencia de las especialidades. Polémica saldada hoy en parte por los hechos, en la misma medida de la ya evidente pérdida de competitividad relativa de la ciudad latinoamericana y sus dificultades para situarse en el escenario regional y contribuir desde su área específica a una estrategia de crecimiento.

Hoy están dadas las condiciones para la elaboración de un proyecto urbano capaz de ser al mismo tiempo una herramienta de transformación política, relacionando positivamente la transformación de la economía con la política, la renovación de la política con la sociedad, las nuevas prioridades de la sociedad con sus espacios físicos, la transformación (y reparación) del espacio físico urbano con las actividades económicas (productividad, empleo). ¿Es posible construir este escenario? Hoy más que nunca, discutir la ciudad es discutir la política. Pensar la ciudad es pensar la política. Cuestiones todas que llevan a una discusión sobre el Estado, la Sociedad, el Territorio: infraestructuras, jurisdicciones, competencias de gobierno, movimientos de personas y mercaderías, productividad, empleo, nuevos actores sociales, flujos financieros e inversión de capitales. ¿Cómo enfrentar la realidad urbana con razonable probabilidad de éxito si esta discusión no se desarrolla intensa y públicamente? ¿Cómo, si no, renovar viejos conceptos de la política local, propios de un escenario en gran medida desvanecido?

105.- El "humor sanguíneo" que da vida a nuestras ciudades. Hoy, como al comienzo, la circunstancia latinoamericana pasa por la ciudad y, como al comienzo, la cuestión de la ciudad es ante todo un emergente de la voluntad, más que una consecuencia inevitable de la aglomeración. Es una posibilidad que depende de la decisión de realizarla. Una operación de la razón, más que una necesidad de la economía. Hace dos siglos, esa operación de la razón se fundó no sólo en una ruptura, sino también en la recuperación de la memoria. Ante problemas

quizás comparables, la palabra del siglo XIX fue, también, memoria, y la ciudad el ámbito irremplazable de construcción de la nueva sociabilidad: en Buenos Aires, en 1852, después del gobierno de Juan Manuel de Rosas (y no dudemos en ir tan lejos) la primera preocupación fue recuperar en todo su significado la condición civilizadora de la ciudad: *¿Pregúntasenos por qué combatimos? Combatimos por volver a las ciudades su vida propia*, dirá Sarmiento.¹²⁰

Todo argentino desarrolla, desde la niñez, un diálogo silencioso con la figura de Sarmiento (por acción o por omisión: la vigencia de su visión de la Argentina otorga todavía a Sarmiento enconados adversarios). A veces, a ese diálogo se suman ecos de los innumerables testigos que Sarmiento interpeló a su paso. Con el tiempo, sucesivas lecturas irán ahondando una conversación que muchas veces se inicia con una polémica y termina en un homenaje. No es entonces una fórmula reconocer ese prolongado ejercicio. En Sarmiento, la memoria es una presencia viva del pasado, un elemento del presente. Si el Facundo comienza por una apelación al pasado es porque el pasado contiene la verdad, la explicación de “la vida secreta y las convulsiones internas que desgarran las entrañas de un noble pueblo”: la historia es el desenvolvimiento de las propias causas. En el escenario del XIX, el pasado era para Sarmiento una herramienta. Comparte la creencia en un cambio necesario, pero su mirada abarca también un tiempo histórico que siente suyo. Sarmiento se reconoce “recargado de recuerdos e historias de lo pasado y de lo entonces presente, que me han habilitado después para tomar con facilidad el hilo y el espíritu de los acontecimientos”, invoca “la memoria de mis deudos que merecieron bien de la patria”, evoca un pasado “triste, luminoso y útil, como aquellos lejanos faroles de las aldeas que con su apagada luz enseñan, sin embargo, el camino a los que vagan por los campos”¹²¹. Enlaza así en un mismo movimiento el pasado y el futuro. Esta solidaridad entre generaciones, esta “vindicación de las injusticias de la suerte” es su cualidad esencial. Si la memoria contiene la emergencia del individuo, la “aparición romántica del yo”, la memoria, en Sarmiento, hace de la actividad cívica un deber. Ese impulso mueve su vida. La memoria

¹²⁰ SARMIENTO, D.F. (1845): *op.cit.*, pág.74

¹²¹ SARMIENTO, D.F. (1850): *op.cit.*

solidaria será entonces una guía contra los extravíos de la razón, una luz “como los faroles de las aldeas”, que permite controlar el rumbo: memoria crítica que abre la mirada a la apreciación del presente. Sarmiento entendía su época como un tiempo de transición: “En 1830, preludiaba una nueva era en la historia de la República Argentina, indecisa aún como la frontera que divide dos naciones distintas”. La intensidad de su visión histórica anima todos sus escritos: Sarmiento, como muchos de sus contemporáneos, sabía que el futuro estaba abierto. Sabía, o creía, que podía optar: así, la memoria crítica dirigida al pasado anuncia otras posibilidades: lost moment, momentos perdidos de la historia.

106.- ¿En qué nos toca esta reflexión? Si la globalización supone la intensificación de una tendencia secular, implacablemente verificada -cada revolución tecnológica (telares, automóviles, computadoras), multiplica la creación de riquezas y profundiza la diferenciación social-, el único recurso sigue siendo educación y condición urbana. Educación en la condición urbana. “La revolución es una necesidad de la ciudad”. La constante construcción y preservación de la ciudad como dispositivo civilizador, adaptando sin pausa la ciudad heredada a las condiciones históricas de su propia expansión, es una necesidad ineludible de la sociedad, frente al proceso dual -riqueza y exclusión- generado por la economía global. En Buenos Aires, al sur de la Avenida Rivadavia sobrevive parte de la ciudad de Mitre, Sarmiento, Avellaneda: casas de altos de las antiguas calles de Victoria o Cuyo, de San Juan o Cangallo, frentes blanqueados y puertas y persianas verdes (para olvidar el obligado colorado de la divisa de Rosas), terrazas con reja de hierro o balaustrada, ochavas en las esquinas y balcones volados: íntima ciudad (anterior al tango y a la invención del Sur), desarrollada al ritmo del crecimiento del puerto, consolidada por el país agrario. México debe todavía hoy muchas de sus virtudes urbanas a la ciudad porfirista: urbe hecha de parques y palacios y barrios para la naciente clase media del Porfiriato. Ciudad que hoy debería estar en la primera línea de la agenda, porque reflexionar sobre su evolución es reflexionar sobre el conjunto del Área Metropolitana. Destino urbano que conviene establecer y discutir cuanto antes: consistencia de las propuestas técnicas, definición de roles, concierto de actores, optimización de los mecanismos de consulta. Hay una relación directa entre proyecto nacional, proyecto territorial y proyecto urbano: la ciudad

expresa siempre el proyecto socioeconómico heredado tanto como el proyecto en construcción. La ciudad heredada y, al mismo tiempo, la ciudad deseada. Por eso mismo, a la ausencia de proyecto territorial propio sucede inevitablemente la ausencia de proyecto urbano. Entretanto, la ciudad crece a golpes de especulaciones inmobiliarias puntuales: esas acciones sin perspectiva condicionan fatalmente el proyecto ausente. Esta situación no es inocente. Una visión a largo plazo necesariamente articula, prescribe, ordena, establece prioridades, preserva derechos. Si lo que se persigue es un camino de rentabilidad más que la construcción de la ciudad como dispositivo social, la visión de largo plazo molesta, en la medida en que actúa como mediadora de los intereses sociales del conjunto. Para la construcción estratégica, la acción puntual sin mirada global es un azar, sin duda pernicioso. Análisis sesgados por lecturas ideológicas, lógica de poderes de sector, urgencias de la coyuntura, racionalidad del poder, bailes con el *establishment*. A pesar de la creciente ola de publicaciones especializadas, la ciudad latinoamericana sigue sin conocer sus metas estratégicas. Eso es lo que explica esa incertidumbre en la que se debate el destino de sus elementos básicos (puertos, aeropuertos, trenes, autopistas, áreas productivas), olvidando que la opción por la ciudad impregnó desde siempre la configuración cultural de América Latina.

107.- Entretanto, tanto Buenos Aires como México han generado cambios esenciales en su estructura y en su modo de desarrollo, soslayando a veces las disposiciones y planes de los urbanistas, tomando, otras veces, los caminos propuestos por los especuladores inmobiliarios y el oportunismo de los políticos --sólo para mejor apropiárselos y modificar sobre la marcha los resultados esperados--, las dos ciudades han distendido su centro y multiplicado su centralidad. En el centro de Buenos Aires el eje Este-Oeste se ha reforzado, desde la Casa Rosada al Congreso, pero ya no es un eje exclusivo del poder político. El Nuevo Puerto Madero es un ámbito lúdico y residencial de alta gama, que se asoma a la Reserva Ecológica y a los clubes de veleros y ha reconvertido profundamente el antiguo frente fluvial de la ciudad. En México, el eje del Paseo de la Reforma se ha prolongado hasta Santa Fe, que ha crecido en densidad y altura mucho más de lo planeado y genera un intenso tránsito cotidiano que está cambiando los usos de los barrios residenciales intermedios (Lomas, Alencastre). En Buenos Aires, la reciente

mudanza de la sede de gobierno de la Ciudad Autónoma, de Plaza de Mayo a Parque Patricios, al sur de la ciudad, anuncia un cambio de equilibrio de los centros de poder y una renovación del sur urbano, mientras Plaza de Mayo se vacía de parte de su simbolismo histórico. México, en parte gracias a la política desarrollada por la nación, ha reforzado su peso en la región y su protagonismo internacional, al tiempo que ha visto consolidarse, sobre el eje del Paseo de la Reforma, un sector financiero y de grandes empresas intensamente vinculado al escenario global. Buenos Aires, siempre en conflicto con el gobierno nacional, ha perdido protagonismo regional como puerto (en favor de Montevideo) y como sede de grandes empresas (que han mudado sus oficinas a Brasil), mientras ve fortalecido su destino como ciudad atractiva para el turismo y para la convivencia.

Asimilarse a la ciudad fue siempre y ante todo una elección. La frontera fue una aventura o una excursión, pero la opción final fue siempre urbana, en los caminos personales, en los proyectos de las élites y en las estrategias de la inmigración. “El campo es del ignorante, el pueblo del hombre instruido”, dice el Martín Fierro. El campo es trabajo, refugio, un ejercicio individual o un exilio, en todo caso fuente de recursos para otras empresas. La sociabilidad de la ciudad latinoamericana, señalada por viajeros y visitantes desde el siglo XVIII, mantenida a lo largo de todas las transformaciones del XIX, condición esencial de una sociedad abierta, no interrumpida por las guerras civiles, renovada con las migraciones, es todavía hoy “el humor sanguíneo que da vida a nuestras ciudades”. Esa secular condición se manifiesta como una ventaja en el escenario contemporáneo, como elemento potencialmente movilizador para la elaboración de un proyecto urbano. Profundizar el proceso de interacción social es probablemente el único camino para resolver las dificultades del proyecto urbano.

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

XI.- BIBLIOGRAFÍA

AAVV: REVISTA SUR N°267 (Nov-Dic 1960), Buenos Aires, pág. 40 y ss.

RISS N°117-Abril 1988, Interconexiones entre lo local y lo mundial, UNESCO

Villes en Parallèle N° 42/43: Paris-Buenos Aires, U.Paris-X, Paris, 2009

Villes en Parallèle N° 45/46: Paris-México, U.Paris-X, Paris, 2012

Villes en Parallèle N° 47/48: Carthagène-Veracruz, UAM/Paris-X, Paris, 2013

ALBERDI, JUAN BAUTISTA (1852): Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina (<http://www.hacer.org/pdf/Bases.pdf>)

ASCHER, FRANCOIS (1995): Metapolis ou l'avenir des villes, Ed. Odile Jacob, Paris

BASSAND, MICHEL (2004): La metropolisation de la Suisse, PPUR, Lausanne

BENJAMIN, WALTER (1940): Tesis de filosofía de la historia, en Discursos interrumpidos, Taurus, Buenos Aires, 1989

BERNABÉU, SALVADOR Y VARELA, CONSUELO (Coord.) (2010): La ciudad americana: mitos, espacios y control social, , Ed. Doce Calles, Madrid

BERNÁRDEZ DE LA GRANJA, M.C/ SONDERÉGUER, P.C. (2001): "Reactivación Estación Buenavista y entorno", en Revista Enlace N°115, México, págs.121-128

BORGES, JORGE LUIS (1929): "Fundación mítica de Buenos Aires", en Cuaderno San Martín, Buenos Aires

BOTANA, NATALIO (1984): La tradición republicana, Buenos Aires

BULLRICH, FRANCISCO (1963): Arquitectura Argentina Contemporánea, Nueva Visión, Buenos Aires

BURGEL, GUY (1993): La ville aujourd'hui, Hachette, Paris

BURGEL, GUY (2006): La revancha de las ciudades, Edunla, BsAs, 2014

CÁRDENAS, CUAUHEMOC (1997): "Una ciudad para todos",

(http://codex.colmex.mx:8991/exlibris/aleph/a18_1/apache_media/4TA4YNCL7DHJBURM6GCJLX14MMEQBH.pdf)

CASTELLS, MANUEL / BORJA, JORDI (1997): Local y global, Taurus, Madrid

CASTRO RUZ, FIDEL (1953): La historia me absolverá, Ed. Ciencias Sociales, La Habana, 2007, (<http://www.cubadebate.cu/wp-content/uploads/2009/05/la-historia-me-absolvera-fidel-castro.pdf>)

COPEVI (1976): Estudio de regeneración urbana. El caso de La Merced, México DF
(mecnografiado)

DEBRAY, REGIS (1996): Loués soient nos seigneurs. Une education politique, Gallimard, Paris

DEBRAY, REGIS (2014): "Point barre", en Revista Médium N°40, 2014, pp.3-35

DE LA GRANGE, BERTRAND y RICO, MAITÉ (2009): "La Habana, ruinas y revolución", en Revista Letras Libres, Enero 2009, (<http://www.letraslibres.com>)

DELLEPIANE, ANTONIO (1913): El método reconstructivo, Buenos Aires

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN (1983): Programa de Mejoramiento Urbano, Zona de la Merced, DDF, México, mecnografiado

ESQUEMA DIRECTOR BUENOS AIRES 2000, CONADE-Presidencia de la Nación, Buenos Aires, 1969.

FALS BORDA, ORLANDO(1999): "Orígenes universales y retos actuales de la IAP - Investigación Acción Participativa", en Análisis Político N°38. CLACSO

FELIPE, LEÓN (1950): Llamadme publicano, Ed. Almendros y Cía., México

FERNÁNDEZ MEIJIDE, G. (2013): Eran humanos, no héroes, Sudamericana, BsAs

- FUENTES, CARLOS (2011): La gran novela latinoamericana, Ed.Alfaguara, Madrid
- GARCÍA RAMOS, DOMINGO (1974): Iniciación al Urbanismo, UNAM, México,
- GELMAN, JUAN (2004): Ciudad de México, en País que fue será, Ed. Era, México
- GONZÁLEZ DE LEÓN, T./ KALACH, A. (2010): México Ciudad Futura, RM VERLAG, Barcelona
- GUTIÉRREZ, RAMÓN (2014): "La arquitectura en la Argentina (1965-2000) - Parte I - Tiempos de cambio. De la esperanza al pragmatismo", en Vitruvius - Mayo 2014, ISSN 1908-6298 (<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.168/5216>)
- HERNÁNDEZ, JOSÉ (1872): Martín Fierro, Edicomunicación, Barcelona, 1999
- JARAMILLO, ANA (2013): Universidad y proyecto nacional, Ed.UNLa, Buenos Aires
- JENCKS, CHARLES (1977): El lenguaje de la arquitectura posmoderna, Gustavo Gili, Barcelona, 1980
- KLIMOVSKY, G. (1994): Las desventuras del conocimiento científico, AZ Ed., BsAs.
- LALANDE, ANDRÉ: Vocabulaire technique et critique de la philosophie. Quadrige/Presses Universitaires de France (1926), Paris, 1999
- LEIS, HÉCTOR RICARDO (2013): Un testamento de los años setenta, Katz, BsAs
- LOMBARDO, SONIA (1973): Desarrollo urbano de México-Tenochtitlan, SEP-INAH, México
- LOMBARDO, SONIA (1996): Atlas histórico de la Ciudad de México, CONACULTA INAH, México
- LÓPEZ MICHELSEN, ALFONSO (1974): Los últimos días de López y otros escritos, Biblioteca Banco Popular, Bogotá
- LÓPEZ VELARDE, RAMÓN (1921): La Suave Patria, México

LUCENA GIRALDO, MANUEL (2006): A los cuatro vientos. Las ciudades de la América Hispánica, Marcial Pons, Madrid

LUCENA GIRALDO, MANUEL (2008): "La fundación de América a través de su historia urbana", en Urbanismo y vida urbana en Iberoamérica colonial, Ed. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá

LUCENA GIRALDO, MANUEL (2006): A los cuatro vientos. Las ciudades de la América Hispana, Ed. Marcial Pons, Madrid

LYNCH, KEVIN (1960): La imagen de la ciudad, Gustavo Gili, Barcelona, 1984

MARECHAL, LEOPOLDO (1948): Adán Buenosayres, Ed. Corregidor, Buenos Aires, 2013, pág. 742

MARROQUIN Y RIVERA, M. (1901): Proyecto para las obras de aprovisionamiento de aguas potables a la Ciudad de México. Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, México

MERO, ROBERTO (2014): Conversaciones con Juan Gelman. Ed. Sudamericana, BsAs

MORIN, EDGAR (1990): Introduction à la pensée complexe, Ed. Du Seuil, Paris

PARISH, WOODBINE (1839): Buenos Ayres and the Provinces of the Rio de la Plata, John Murray, Londres. Hay edición en castellano: Buenos Aires y las Provincias del Río de la Plata, Hachette, Colección El Pasado Argentino, Buenos Aires, 1958

PAZ, OCTAVIO (1950): El laberinto de la soledad, FCE, México, 1981

PAZ, OCTAVIO (1974): Los hijos del limo. O.C., Tomo I, FCE, México, 1993,

PAZ, OCTAVIO (1998): Libertad bajo palabra, Ed. Cátedra, Madrid, 1998

PINEDA MENDOZA, RAQUEL (2000): Origen, vida y muerte del acueducto de Santa Fe, UNAM-III, México

POËTE, MARCEL (1929): Introduction a l'urbanisme, l'evolution de la ville, la lecon de l'antiquité, Ed. Anthropos, Paris, 1967

PORTOGHESI, PAOLO (1981): Después de la arquitectura moderna, Gustavo Gili, Barcelona

PRADILLA COBOS, EMILIO (2005): "Zona Metropolitana del Valle de México: megaciudad sin proyecto", en Revista Ciudades 9, México. Más recientemente, entrevista realizada por Victor Delgadillo, en Revista Andamios, Vol. 10, N°22, Mayo-Agosto 2013.

PRANTL, ADOLFO / GROSSO, JOSÉ L. (1901): Novísima Guía Universal de la Capital de la República Mexicana, México

RANDLE, PATRICIO (1969): La ciudad pampeana, Eudeba, Buenos Aires

RIVOL, CLAIRE: "Kevin Lynch et Henri Lefebvre, penseurs de l'expérience esthétique des rythmes de l'environnement urbain", en Rhuthmos, 6 de Abril de 2013

ROSSI, ALDO (1966): La arquitectura de la ciudad, Gustavo Gili, Barcelona

RONCAYOLO, MARCEL (1990): La ville et ses territoires, Gallimard, Paris

RONCAYOLO, MARCEL (1996): Les grammaires d'une ville, EHSC, Paris

SANTOYO VILLA, E./ OVANDO SHELLEY, E./ MOOSER, F./ LEÓN PLATA, E. (2006):

Síntesis Geotécnica de la Cuenca del Valle de México, TGC, México

SARMIENTO, D.F. (1845): Facundo, edición electrónica [www. elaleph.com](http://www.elaleph.com), 1999

SARMIENTO, D.F. (1850): Recuerdos de provincia

SASSEN, SASKIA (1991): La ciudad global, Eudeba, Buenos Aires, 1999

SOLANO, FRANCISCO DE (Coord.) (1985): Historia y futuro de la ciudad iberoamericana, CSIC, Madrid

SONDERÉGUER, P.C.: Propuesta de creación de Zonas de Urbanismo Concertado/ (www.infoleg.gov.ar/basehome/constituyenye_bsas/.../960823.htm), Boletín de Asuntos Entrados 5, Asamblea Constituyente, 13/08/96

SONDERÉGUER, P.C. (1983): "Complicidad de la arquitectura", en Revista TRAZA N°3, Julio-Agosto 1983, México

SONDERÉGUER, P.C.(1986): Arquitectura y Modernidad en la Argentina, CESCO, Buenos Aires,

SONDERÉGUER, P.C. (1999): México 2025, Vector de la Ingeniería Civil N° 28

SONDERÉGUER, P.C. (Coord.): Proyecto Observatorio Urbano Ambiental- Mercado Central de BsAs. UNPRE- Estudio 1.EG.38 .BsAs 2003; Proyecto Corredor Multimodal de Transporte Puerto-Mercado Central-Aeropuerto. UNPRE- Estudio 1.EE.131.BsAs 2007

STARCENBAUM, MARCELO (2012): "Historia, política y responsabilidad: Oscar Terán y la autocrítica entre los intelectuales de izquierda en Argentina", en Revista del Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales N°51-52, Universidad de La Plata,, pp. 143-160

TAFURI, MANFREDO (1980): La esfera y el laberinto, Turin

TERÁN, OSCAR (2013): Nuestros años sesentas, Siglo XXI Editores, Buenos Aires

TOURAINE, ALAIN (1988): La parole et le sang. Politique et société en Amérique Latine. Ed. Odile Jacob, Paris

VALENCIA, ENRIQUE (1965): La Merced, estudio ecológico y social de una zona de la Ciudad de México, INAH, México

VAPÑARSKY, C.A./ GOROJOVSKY, N. (1990): El crecimiento urbano en la Argentina, GEL, Buenos Aires

VASCONCELOS, JOSÉ (1936): Ulises criollo, Ed.FCE, México, 1982

WALSH, RODOLFO (1979): Los papeles de Walsh, Cuadernos del MPA, México

WILSON, PATRICIA (1996): Towards a New Age of Planning in Latin America, SIAP, Austin, Texas

YOURCENAR, MARGUERITE (1951): Memorias de Adriano, Sudamericana, Buenos Aires, 1987

ZICCARDI, ALICIA (2003): Planeación participativa en el espacio local. Cinco programas parciales de desarrollo urbano en el Distrito Federal, Cromocolor, México

Banco Mundial, OCDE, México, 1997(<http://www.oecd.org>)

CEPAL: (<http://www.cepal.org>)

Diario Perfil, 29-03-29 (http://www.perfil.com/contenidos/2015/03/29/noticia_0013.html)

Diario Página12, Buenos Aires, 3 de Mayo 2005: Por un Vaticano privado en Luján.(
<http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-50519-2005-05-03.html>)

Legislatura Buenos Aires (<http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/31825/norma.htm>)

Ginebra: (<http://www.grand-geneve.org/>)

Montevideo, véase: (<http://mvd2030.montevideo.gub.uy/>)

Vigo: (http://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/ga-14-2012.html),

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

XII. ANEXO CARTOGRÁFICO

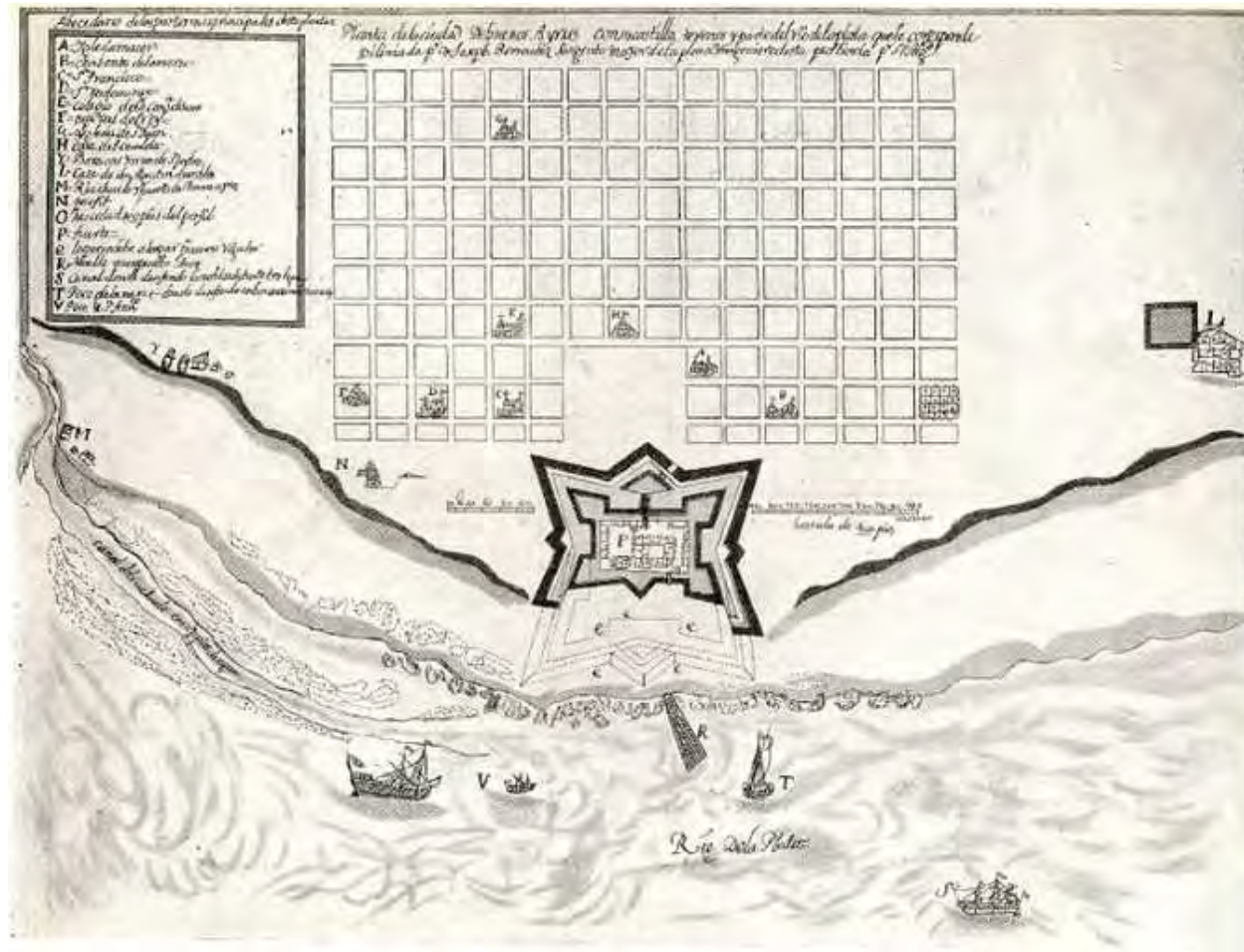
Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

LAMINAS MAPAS y PLANOS
BUENOS AIRES
CIUDAD DE MÉXICO



Plano de la Fundación de Buenos Aires, Juan de Garay, 1583. Programa Buenos Aires 2050. FADU/UBA.

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



Plano de la ciudad de Buenos Ayres. Primer Plano de Bermúdez, 1708. Secretaría de Planeamiento de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Programa de digitalización de Mapas y Planos Históricos

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



Plano de la Ciudad y Plaza de la Santísima Trinidad del Puerto de Santa María de Buenos Ayres. 1782. Secretaría de Planeamiento de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Programa de digitalización de Mapas y Planos Históricos

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



Plano de Azara. 1800. Programa Buenos Aires 2050. FADU/UBA.2003

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



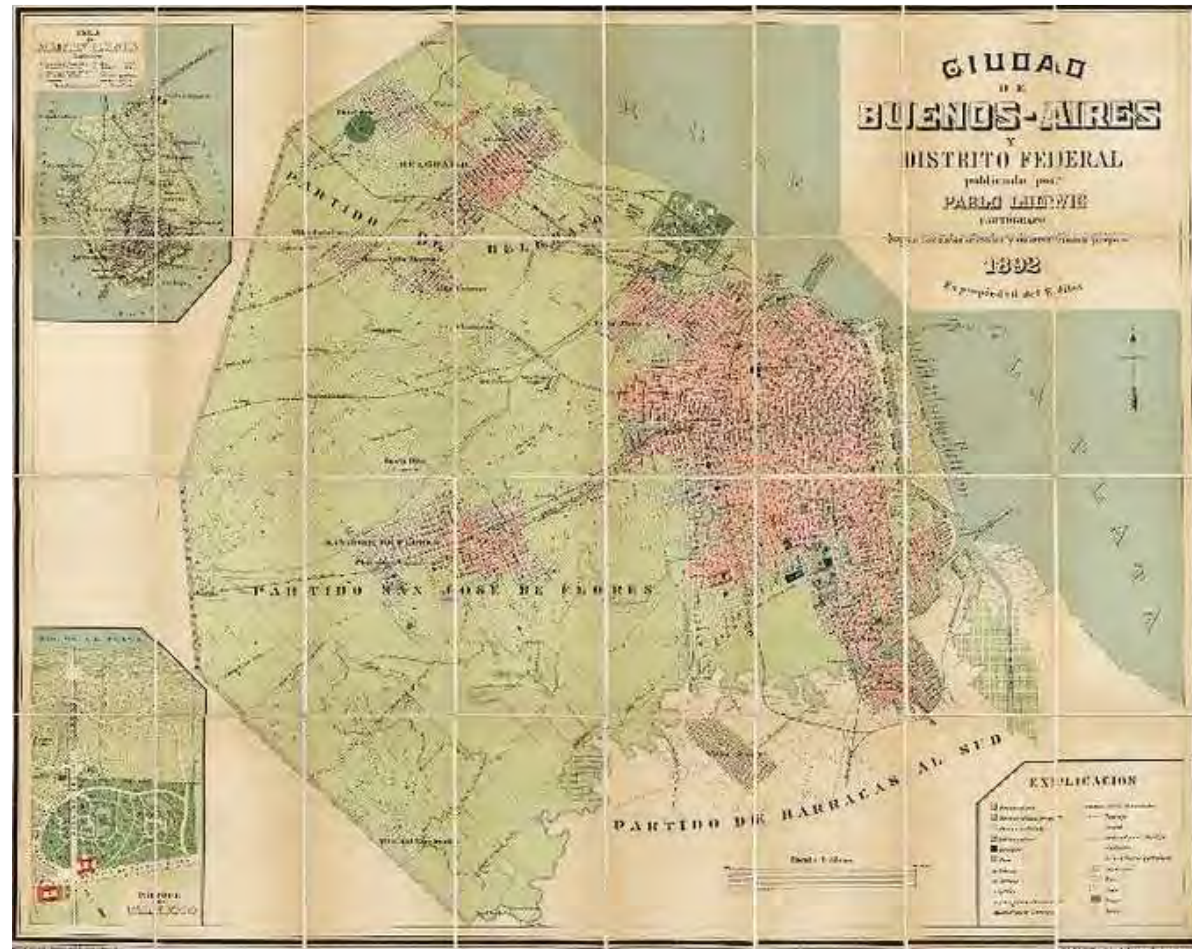
Plano Topográfico de los alrededores de Buenos Ayres. Adolfo Sourdeaux. 1850. Programa Buenos Aires 2050. FADU/UBA.

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



Plano General de Buenos Aires y Municipios aledaños. 1890. Carlos Chapearouge. Secretaría de Planeamiento de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Programa de digitalización de Mapas y Planos Históricos

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



Guía de la Ciudad de Buenos Aires y Distrito Federal. Pablo Ludwing. 1892. Secretaría de Planeamiento de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Programa de digitalización de Mapas y Planos Históricos

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



Plano de la Ciudad de Buenos Aires Capital dela República Argentina. 1916. Secretaría de Planeamiento de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Programa de digitalización de Mapas y Planos Históricos

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

Plano de la Ciudad de Buenos Aires. Anteproyecto de Parques y Jardines. Forestier. 1924. Cortesía de Bénédicte Leclerc

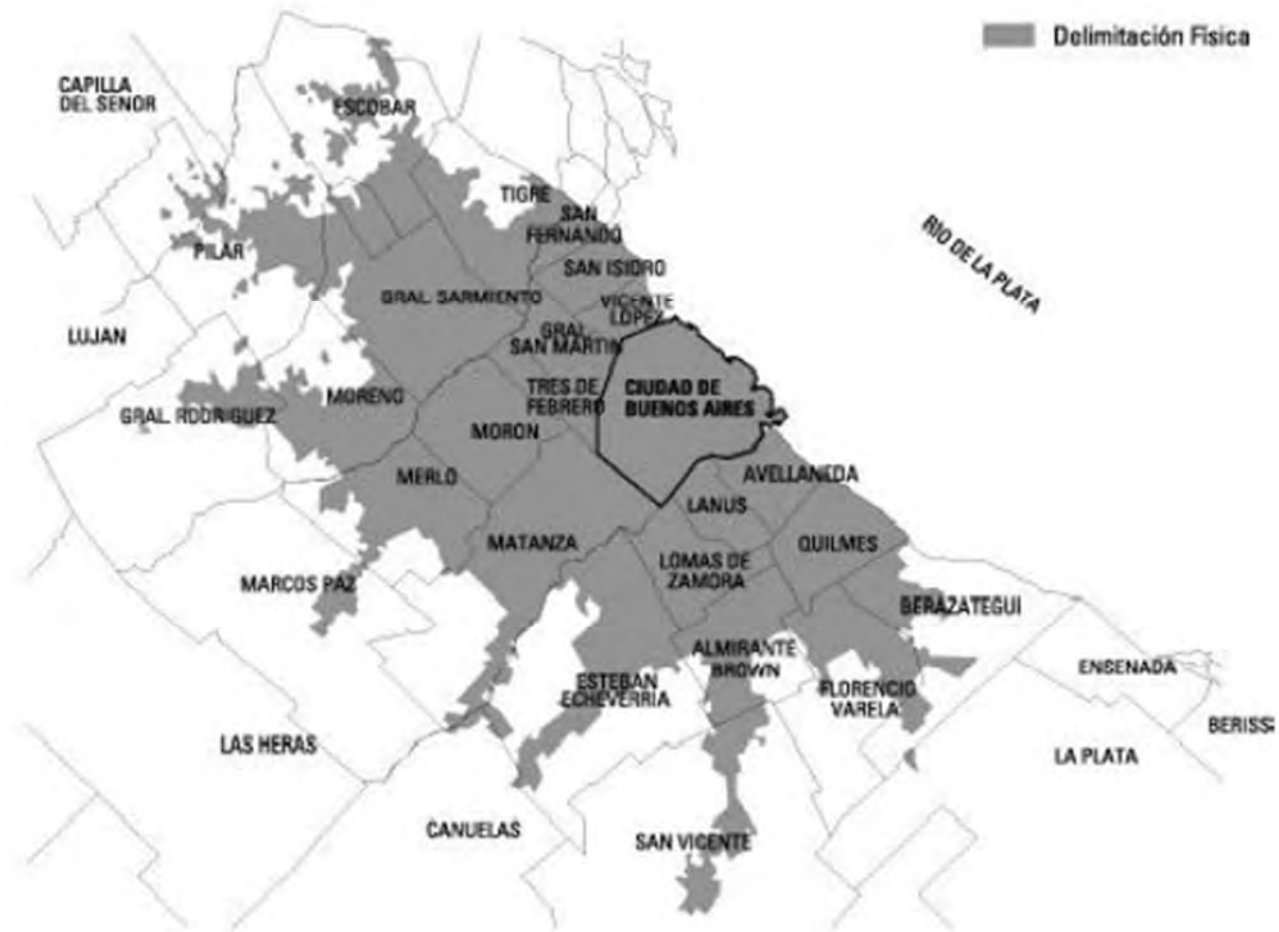
Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



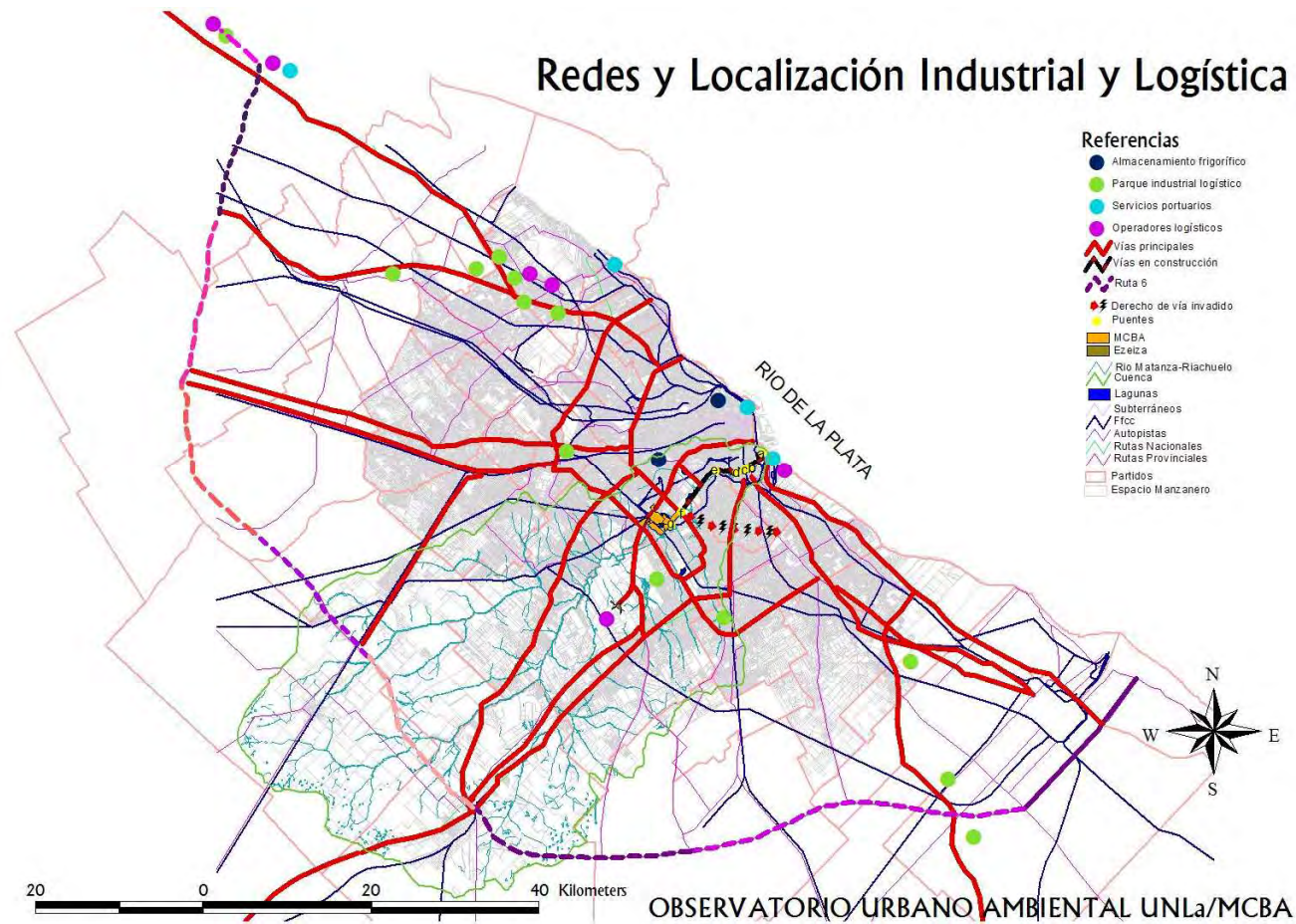
Plano Bemporat de la Capital Federal exclusivamente. Bemporat Cartógrafos. 1950, Buenos Aires.

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



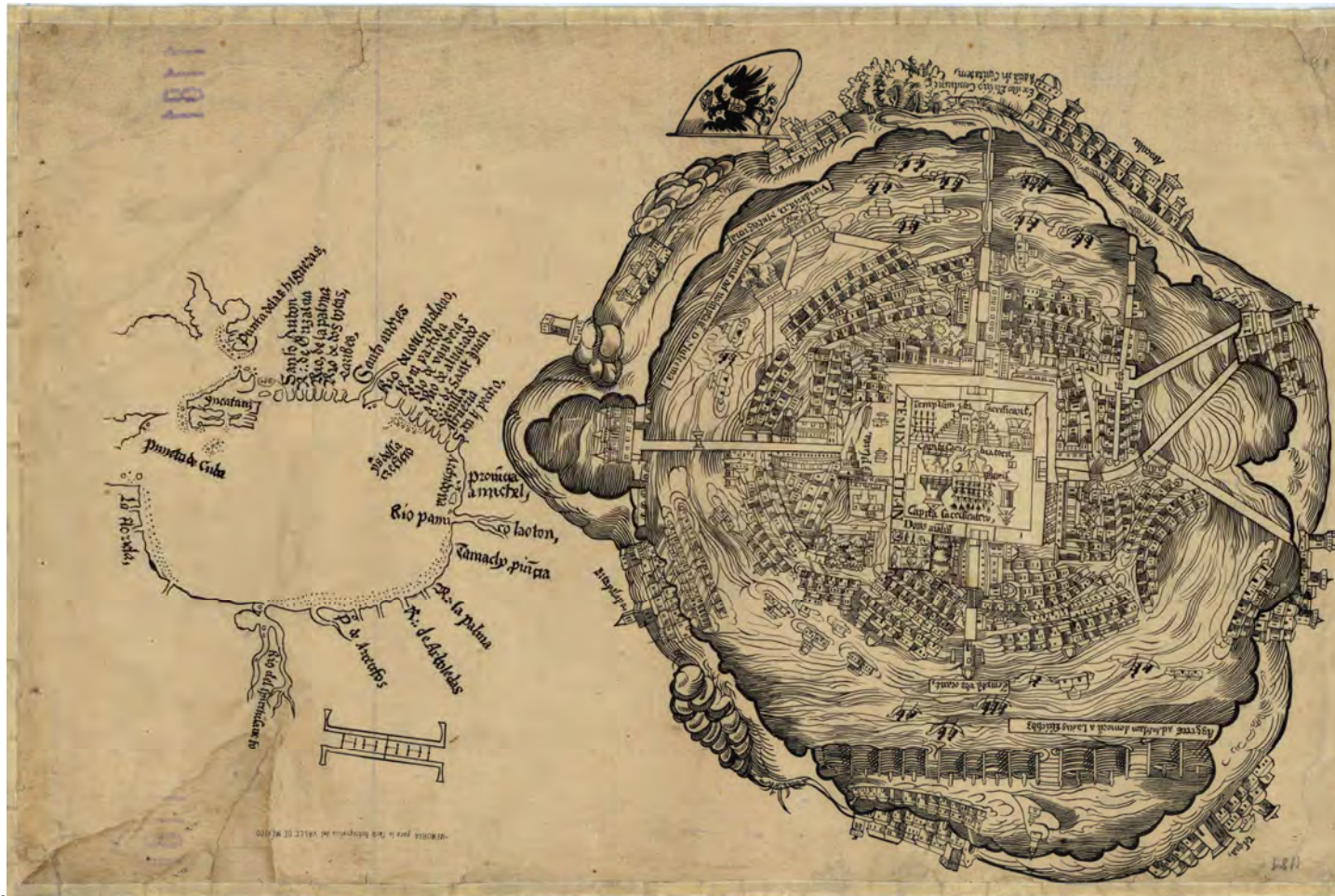
Área Metropolitana de Buenos Aires. Plan Estratégico de Buenos Aires 2010

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



Plano del Área Metropolitana de Buenos Aires con las redes y localización Industrial y Logística. Observatorio Urbano Ambiental UNLa/MCBA. 2007

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



“El mapa de México-Tenochtitlan de Hernán Cortés (1524)” Mapoteca Orozco y Berra. Colección General. Distrito Federal. CGDF- CGE- 1181-25

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



Alonso de Santa Cruz. Mapa de Santa Cruz. Mapa de Uppsala. Plano de la Ciudad de Mexico. La Ciudad Tenuxtitan Mexico. 1555
aprox. Mapoteca Orozco y Berra, Colección OYB, 893-OYB-72

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

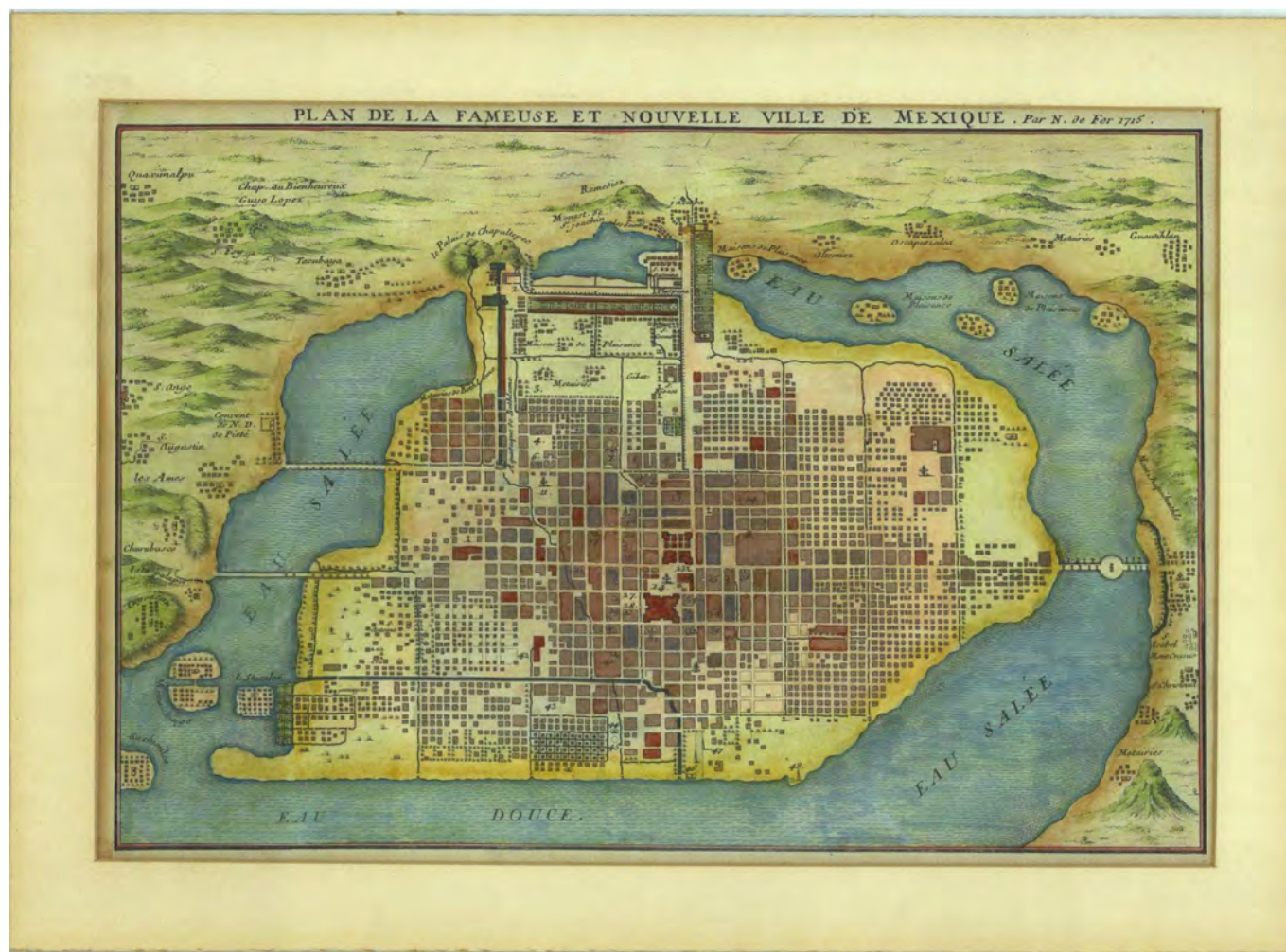


Traza de la Ciudad de México en el siglo XVI, según plano reconstruido por Antonio
García Cubas (tomado de Valencia, 1965)



1628.GÓMEZ DE TRANSMONTE, Juan. "Forma y levantamiento de la Ciudad de México". Lombardo, 1996: 291

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



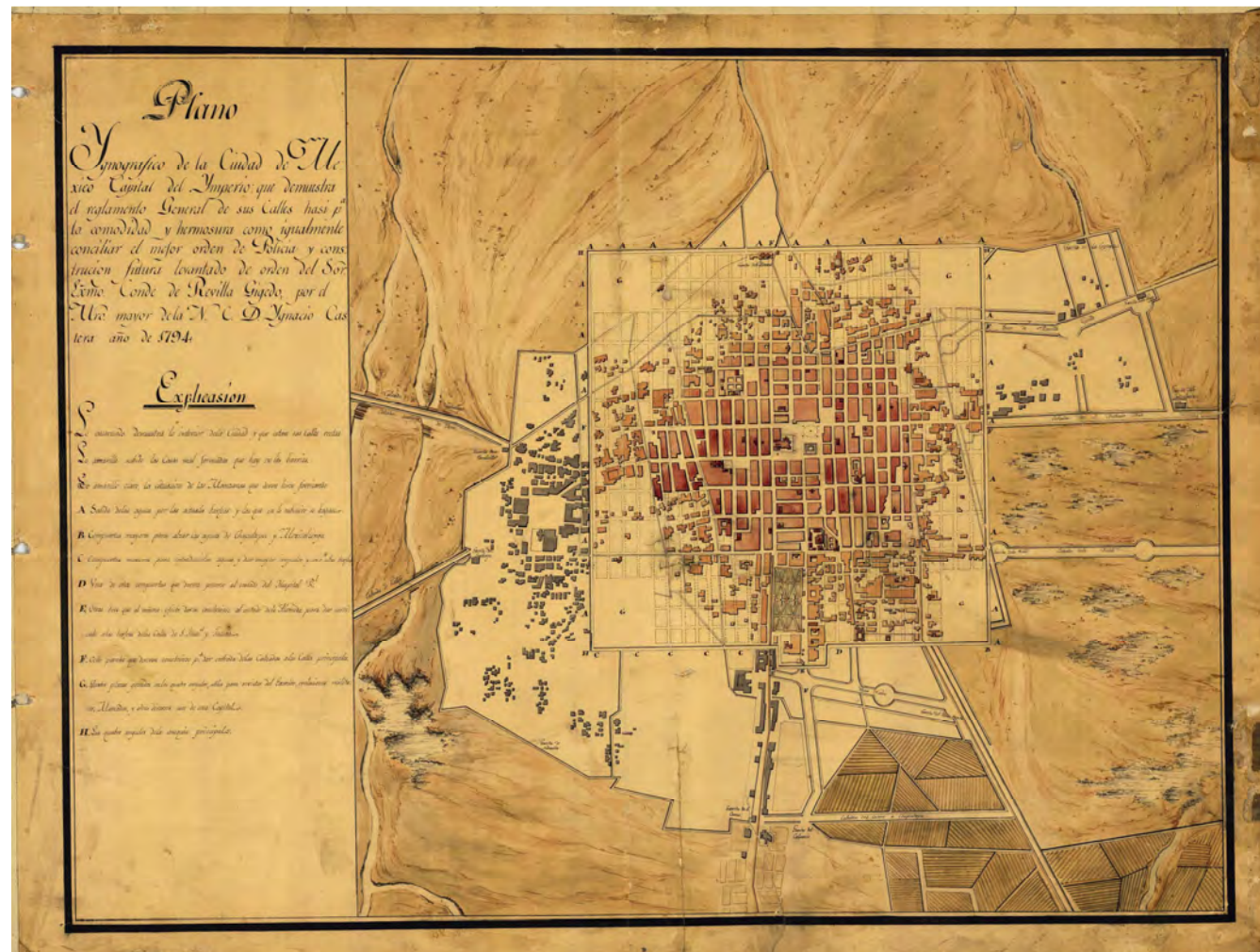
Plan de la Fameuse et Nouvelle Ville de Mexique, par N. De Fer. 1715. Mapoteca Orozco y Berra. Colección General. Distrito Federal
NA20071212-CGE-725-A

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



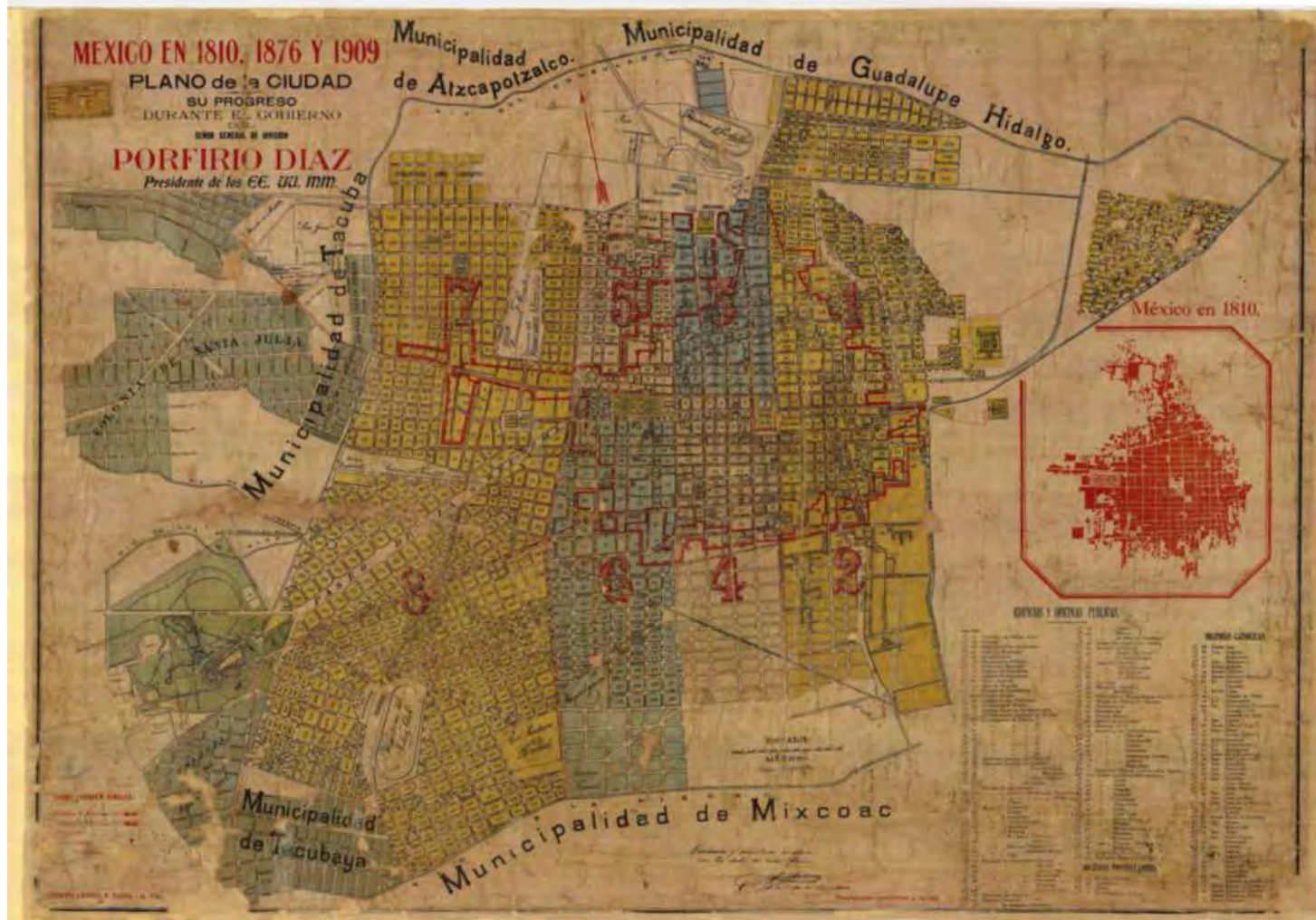
Plano de Pedro de Arrieta. Francisco de la Maza y Luis Ortiz Macedo, *Plano de la Ciudad de México de Pedro de Arrieta, 1737*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas, México, 2008.

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



Plano de Castera, Ignacio. Plano Ygmográfico de la Ciudad de México Capital del Imperio que demuestra el reglamento general de sus calles. 1794. Mapoteca Orozco y Berra. Colección General. Distrito Federal. 930-OYB-725-A

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



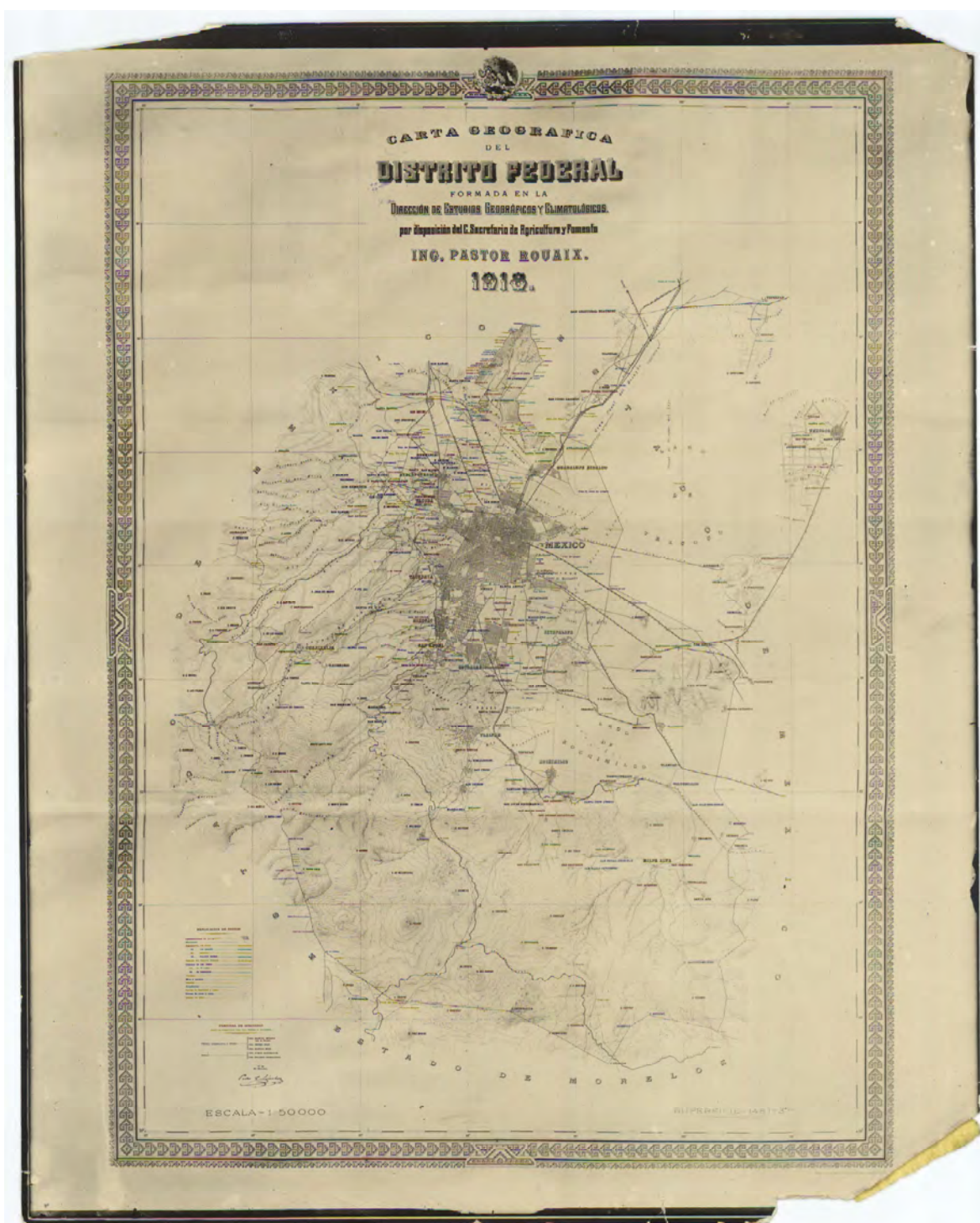
México en 1810, 1876 y 1909. Plano de la Ciudad su progreso durante el Gobierno del Señor General de División Porfirio Díaz , Presidente de los EE.UU.MM. Mapoteca Orozco y Berra. Colección General. Distrito Federal. 7602-CGE-725-A

Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015

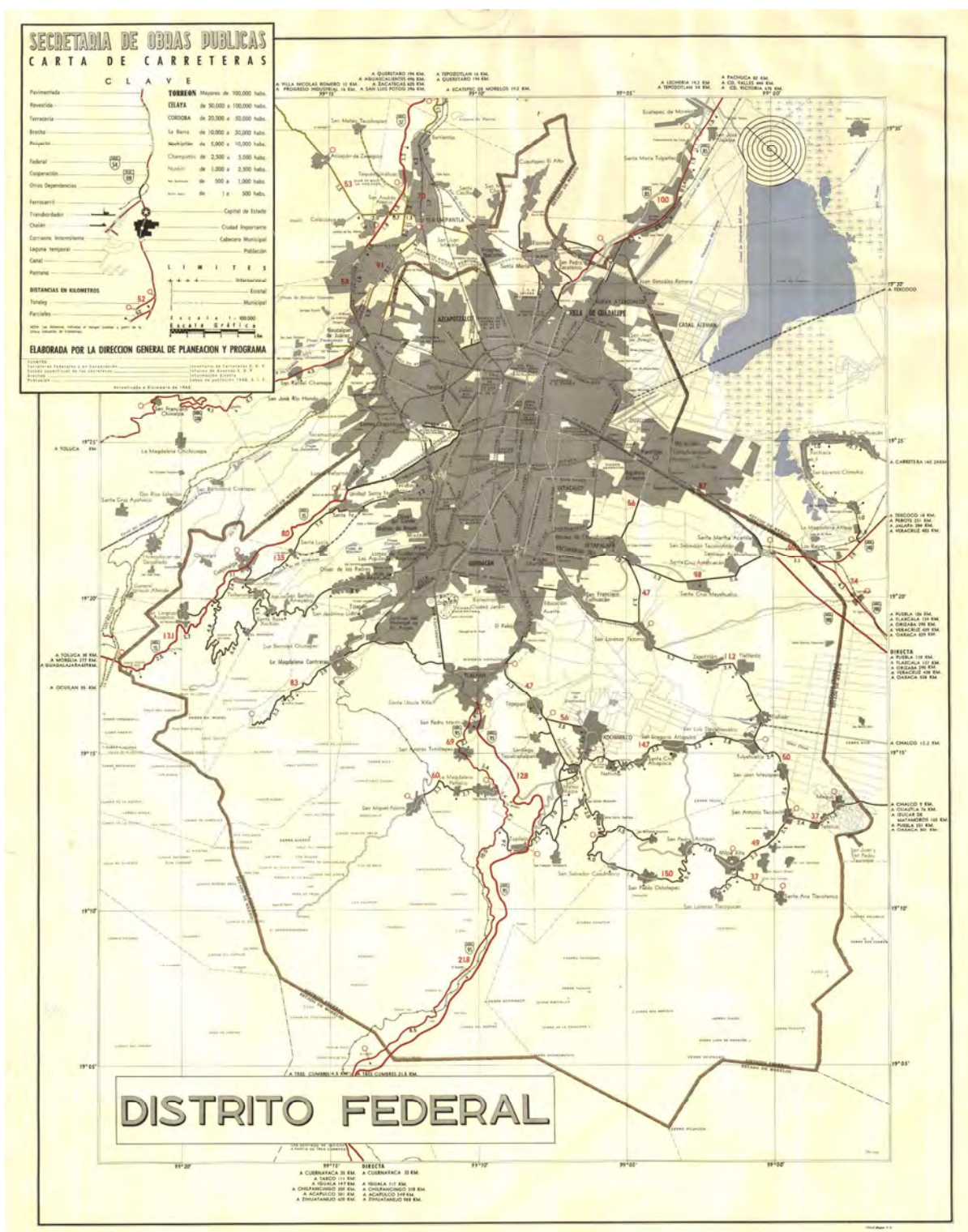


Plano de la Ciudad de México. 1910. Secretaría de Fomento. Departamento de Cartografía. Bajo la dirección del Ing. Mauricio C. Castro. Mapoteca Orozco y Berra. Colección General. Distrito Federal. 7252-CGE-725-A

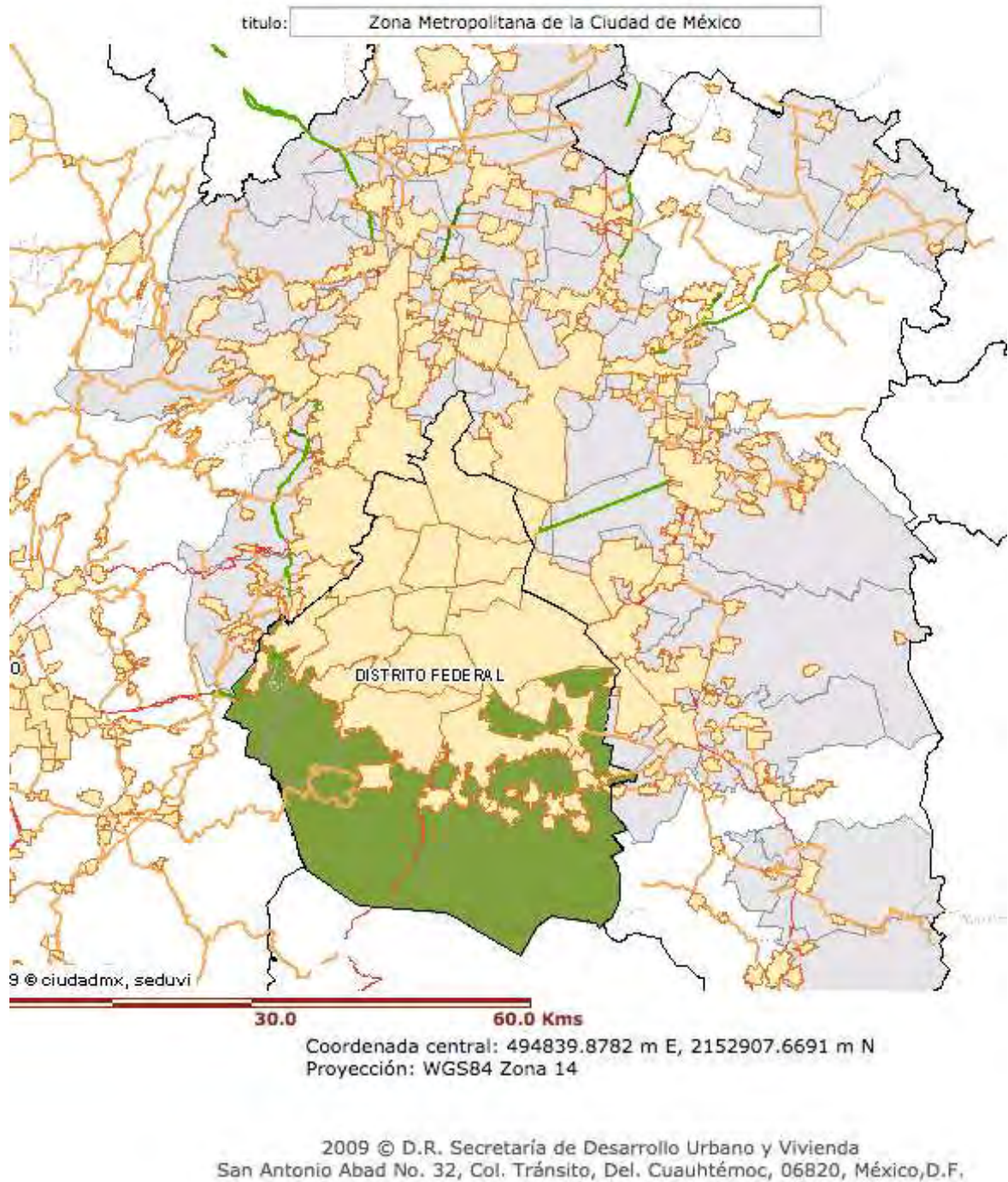
Las ciudades de Hispanoamérica como sistema urbano. Análisis de fortalezas y oportunidades en el escenario de la globalización.
Buenos Aires y Ciudad de México. Doctorado América Latina Contemporánea Universidad Complutense de Madrid
Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset. Pedro C. Sonderéguer. 2015



Carta Geográfica del Distrito Federal formada en la Dirección de Estudios Geográficos y Climatológicos por disposición del C. Secretario de Agricultura y Fomento Ing. Pastor Rouaix. 1918. Mapoteca Orozco y Berra. Colección General. Distrito Federal. CGDF-V12-57-CGE-725-B



Secretaría de Obras Públicas. Carta de Carreteras. Distrito Federal. 1960. Mapoteca
Orozco y Berra. Colección General. Distrito Federal. CGDF-V12-58-CGE-725-A



Zona Metropolitana de la Ciudad de México. SEDUVI, 2009.